(1)

(N° 12.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

SESSION DE 1903-1904

CHEMINS DE FER

POSTES, TÉLÉGRAPHES, TÉLÉPHONES

ET MARINE

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1902

RAPPORT

présenté aux Chambres législatives

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

BRUXELLES

J. GOEMAERE, IMPRIMEUR DU ROI

RUE DE LA LIMITE, 21

1903

MESSIEURS,

En exécution de l'article 6 de la loi du 1er mai 1834, j'ai l'honneur de présenter aux Chambres législatives le compte rendu des opérations des chemins de fer de l'État pendant l'année 1902.

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, pendant le même exercice.

Le Ministre des chemins de fer, postes et télégraphes,

J. LIEBAERT.

(iv)

PARTIE A.

CHEMINS DE FER.

1re SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE Ier.

I. — Situation financière. — Principaux résultats statistiques de l'exploitation.

§ Ier. — Capital de premier établissement.

Ce capital s'élevait au 31 décembre 1901 à . . . fr. 2,031.671,092 08
y compris fr. 23,420,311-22 d'intérêts intercalaires, affectant les travaux pendant leur exécution.

Il a été dépensé, au cours de l'exercice 1902, du chef de travaux de premier établissement et de parachèvement, ainsi que pour l'extension du matériel de traction et de transport, les sommes suivantes, y compris fr. 1,399,798-92, à titre d'intérêts intercalaires, applicables aux §§ I et II, savoir :

I. — Lignes nouvelles en cours de construction . . . . . fr.	6,782,455 97	
II. — Bâtiments de stations, gares couvertes, hangars, ateliers, loges de gardes-route, etc., etc., en voie de construction.	7.291,515 30	
III. — Voies de garage et de manœuvres; installation d'appareils de sécurité; développement de l'éclairage des stations, ateliers, bureaux, etc.; matériel fixe de la voie; pavage; rampes de chargement; etc., etc.	12.968,739 55	
IV. — Matériel de traction, de transport et de camionnage; machines fixes; gros outillage des ateliers, etc. . . .	38,045,288 54	
V. — Report au capital des dépenses du personnel préposé à la direction et à la surveillance de travaux de premier établissement, dépenses qui sont liquidées à charge du compte d'exploitation dont elles ont été déduites (*voir* annexe III)	293,363 64	
Total fr.		65,381,362 98

Montant du capital de *premier établissement* au 31 décembre 1902 . . . . . fr. 2,097.052,455 06

§ 2. — Capital utile au point de vue des charges financières.

Ce capital diffère du capital de premier établissement, en ce que celui-ci est augmenté annuellement des intérêts intercalaires pendant la durée des travaux jusqu'à leur achèvement, tandis que le *capital utile* ne prend en charge le coût total de ces travaux qu'au fur et à mesure qu'ils sont livrés à l'exploitation pour en user et recueillir les fruits.

Pour déterminer ce capital, il suffit donc de déduire du capital de premier établissement. soit . . . . . fr. 2,097,052,455.06

1° Les dépenses liquidées pour travaux non encore livrés, et les intérêts intercalaires y afférents, soit (voir p. 11). . .	50.768,172.40	
2° Les aliénations d'immeubles (ann. II).	5,183,324.82	
		55,951,497.22
Reste *capital utile* entré dans le domaine exploité (1) fr.		2,041,100,957.84

On obtient le même résultat en prenant pour point de départ le capital utile fin 1901 et en y ajoutant le montant du coût des travaux, du matériel, etc., entré dans le domaine exploité en 1902 (voir annexe XIV).

§ 3. — Compte d'exploitation.

La comparaison entre les résultats des deux derniers exercices accuse l'augmentation de *recettes* et la diminution de *dépenses* ci-après du chef de l'exploitation de l'ensemble du réseau :

	Recettes.	Dépenses.
1902. . . . . fr.	215,465,647.22	135,478,385.56
1901.	207.768,557.31	139,587,582.85
Différences. . fr.	+ 7,697,089.91	— 4,109,197.29

Au point de vue du produit brut, la comparaison accuse les résultats suivants :

Les recettes s'étant élevées, en 1902 (ann. III et XII) à . . . . . fr.	215,465,647.22
et les dépenses budgétaires *approximativement* (ann. V) à	135,478,385.56
L'*excédent* des *recettes* a été d'environ. . . . . fr.	79,987,261.66
Ce même résultat ayant été, en 1901, de.	68,180,974.46
il en ressort, pour 1902, une différence en plus de fr.	11,806,287.20

(1) Le capital utile soumis aux charges financières est déterminé par l'annexe VI.

§ 4. — Ressources et charges. — Encaisse.

Voici comment se présentent, pour l'exercice considéré, les ressources produites par le compte d'exploitation et les charges assumées, au taux de 3 p. c., par le compte financier :

De l'excédent des recettes, tel qu'il a été justifié au § 3, soit. . . . . fr.		79,987,261 66
pour établir les *recettes nettes* dont a disposé le Trésor en vue des charges financières à acquitter, il faut déduire :		
a) les parts des recettes remboursées aux sociétés du chef des lignes concédées dont l'Etat a affermé l'exploitation, moyennant 50 p. c. des produits bruts (ann. IV). . . . . fr.	4,663,394 73	
b) le loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale (ann. IV).	219,600 »	
Ensemble (ann. VIII, col. 5) . fr.		4,882,994 73
Il est donc resté libre pour les charges financières . . fr.		75,104,266 93
et celles-ci s'élevant pour 1902 à . . . . . fr.		65,137,519 43
l'on constate, en fin de compte, que l'exercice a été clôturé par un *boni* de . . . . . fr.		9,966,747 50
qui, ajouté aux soldes actifs accumulés des exercices antérieurs, s'élevant fin 1901 à . . . . . fr.		115,558,570 56
porte l'avoir du chemin de fer, *libre de toute charge quelconque*, non compris les intérêts réciproques, à . . . fr.		125,525,318 06

Dans les comptes rendus des exercices 1900 et 1901 dont les situations financières se sont clôturées respectivement par un mali de fr. 1,660,147.57 et par un modeste boni de fr. 30,093.80, l'on a constaté que ces résultats devaient être attribués en notable partie au renchérissement excessif du charbon. En effet, la dépense qui, en 1899, s'élevait à fr. 14,183.291, a atteint, en 1900, fr. 25,983,643, soit en plus fr. 11,800,352; en 1901, le combustible a coûté fr. 24,243,316. soit en moins fr. 1,740.327 et en 1902, la dépense est descendue à fr. 18,398,999, soit par rapport à 1900, une dépense en moins de fr. 7,584,644.

L'on ne doit pas perdre de vue que le prix du charbon joue un très grand rôle dans la plupart des branches de l'industrie et qu'il influe, par conséquent, sur le coût des objets fabriqués.

§ 5. — Bilan.

Le bilan renseigne, distinctement, les résultats propres à l'exercice considéré, ceux des exercices antérieurs et, *in globo,* l'ensemble des résultats depuis l'origine de l'exploitation.

Actif.

Le *capital utile*, tel qu'il est renseigné au paragraphe 2 ci-dessus et justifié par l'annexe XIV, comprend :

1° Construction de lignes par l'État, rachat de lignes concédées, travaux de parachèvement, etc.

Au 31 décembre 1901. fr.	1,535,033,738 51		
Pour l'exercice 1902. . .	19,910,659 35	1,554,944,397 86	
2° Matériel de traction et de transport.			2,041,100,957 84
Au 31 décembre 1901. fr.	448,111,271 44		
Pour l'exercice 1902 . .	38,045,288 54	486,156,559 98	

Dépenses de parachèvement imputées sur les budgets de l'exploitation de 1846 à 1886 . . . . . fr. 11,090,458 79

Approvisionnements en dépôt (annexes XXII et XXXII) :

Au 31 décembre 1901. . . . . fr.	45,686,493 20	
Diminution, en 1902, de	524,089 46	45,162,403 74

par suite de variation dans les quantités et les prix.

Recettes brutes encaissées :

a) par l'exploitation (annexe XII) :

Jusqu'au 31 décembre 1901. fr.	4,778,282,145 53		
Pour l'exercice 1902 (*v.* p. 52).	215,274,477 62	4,995,556,625 15	
b) par l'administration des domaines, au profit du compte de l'exploitation :			4,999,379,346 92
Jusqu'au 31 décembre 1901. fr.	5,651,554 17		
Pour l'exercice 1902 (ann. XI).	191,169 60	5,822,725 77	

Intérêts en compte courant avec le Trésor, des recettes NETTES *qu'il a encaissées, c'est-à-dire déduction faite des dépenses d'exploitation qu'il a liquidées* (annexe IX) :

Jusqu'au 31 décembre 1901, fr.	(1)55,783,109 25		
Pour l'exercice 1902 . . .	1,185,403 42	56,968,512 67	
Intérêts des soldes actifs accumulés, toutes dépenses et charges réglées :			(2) 217,485,712 12
Jusqu'au 31 décembre 1901(1), fr.	171,450,699 10		
Pour l'exercice 1902 . . .	9,066,500 35	180,517,199 45	

Total de l'*actif* (annexe I) . . fr. 7,314,218,859 41

(1) Chiffres rectifiés.

(2) En déduisant de ce montant les intérêts passifs s'élevant à fr. 7,764,377-37, on obtient en balance la somme de fr. 209,721,334-75 figurant à l'annexe IX, col. 6, 7 et 8.

Passif.

Amortissement des *capitaux utiles* de premier établissement engagés dans l'exploitation, depuis 1835 jusque fin 1902 (ann. VII et VIII) . . . . . fr.		129,144,060 73
Capital restant à amortir. . . . . fr.		1.911,956.897 11
Montant égal au capital utile . . . . . fr.		2.041,100,957 84
Charges. — Intérêts et amortissement (ann. VII et VIII) :		
Jusqu'au 31 décembre 1901 . . . . fr. 1,608,749,984 41		
En 1902. . . . . 65,137,519 43		1,673.887,503 84
Parts de recettes versées aux sociétés dont l'Etat exploite les lignes :		
Jusqu'au 31 décembre 1901, fr. 214,639,684 25		
Pour l'exercice 1902 (ann. IV). 4,663,394 73	219,303,078 96	
Sommes bonifiées aux compagnies concessionnaires pour *transports en service* ayant transité par leurs lignes avant 1885 (1)	1,639,518 57	233,565,536 36
Loyer annuel de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale :		
Jusqu'au 31 décembre 1901, fr. 12,403,338 85		
Pour l'exercice 1902 (ann. IV) 219,600 »	12,622,938 85	
Dépenses d'exploitation :		
Jusqu'au 31 décembre 1901. . . . . fr. 2,830,922,603 10		
Pour l'exercice 1902 (annexe V) 135,478,385 56		2,966,400,988 66
Intérêts au profit du Trésor :		
1° Du chef d'avances de fonds en 1882 et 1883 pour constituer un approvisionnement de rails (2) . . . . fr.	606,793 19	
2° Pour liquidation au profit des sociétés des parts de recettes et de loyer :		7.764,377 37
Jusqu'au 31 décembre 1901, fr. 2,500,662 95		
Pour l'exercice 1902 . . . . 73,244 92	2,573,907 87	
3° Des soldes passifs accumulés. fr.	4,583,676 31	
Total du *passif* . . . fr.		6,922,719,364 07

(1) Depuis 1886, les dépenses de cette nature sont imputées couramment sur le budget de l'exploitation.

(2) Le solde de ces avances a été remboursé au Trésor en 1901.

D'autre part. . . fr. 6,922,719,364 07

Balance.

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

1° pour travaux de parachèvement, de 1846 à 1886 (*voir* à l'actif). . . . . fr. 11,090,438 79

2° pour approvisionnements en dépôt :

Au 31 décembre 1901 . fr. 45,686,495 20
Diminution en 1902 . . . 524,089 46 } 45,162,403 74

B. *Soldes actifs accumulés* (annexe VIII) : 181,778,160 59

Encaisse libre :

Au 31 décembre 1901 .fr. 115,558,570 56
Augmentation en 1902 . . 9,966,747 50 } 125,525,318 06

C. *Solde des intérêts réciproques* (ann. IX) :

Au 31 décembre 1901 . . . . . fr.(1)199,542,675 90
Augmentation en 1902. . . . . 10,178,658 85 } 209,721,334 75

Total égal à l'*actif*. . . . fr. 7,314,218,859 41

Pour que la productivité réelle de l'exploitation *reflète les résultats de la comptabilité officielle de l'État,* d'après les budgets des dépenses et des recettes ainsi que les lois de crédits spéciaux, il faut écarter du bilan les intérêts réciproques — non servis d'ailleurs — et n'y figurant que dans l'unique but de pouvoir établir des comparaisons entre l'exploitation de l'Etat et celle de concessions étrangères d'égale importance au moins. Dans ces conditions, le bilan se clôture à l'actif et au passif, au montant de fr. 7,104,497,524-66 ainsi qu'il résulte de l'annexe I.

D'après ce qui précède, voici comment se clôturent les soldes en *bénéfice réel* fin 1902 :

L'on constate par l'annexe VIII que, depuis l'origine de l'exploitation par l'État, *les recettes brutes* se sont élevées, après déduction des parts des sociétés, à . . . . . fr. 4,765,813,810 56

et *les dépenses* d'exploitation ainsi que les charges financières, à (2,966,400,988-66 + 1,673,887,503-84). . fr. 4,640,288,492 50

D'où il ressort *une encaisse* de . . . . . fr. 125,525,318 06

Si, à cette encaisse (col. 15), l'on ajoute :

les amortissements (col. 10). 129,144,060 73

les approvisionnements en réserve 45,162,403 74

les travaux de premier établissement supportés par les budgets de l'exploitation. 11,090,438 79

Le *solde en bénéfice réel* s'élève à . . . . . fr. 310,922,221 32

Ce même solde était fin 1901 de 293,083,299 46

soit un excédent pour 1902, par rapport à 1901, de . . 17,838,921 86

(1) Chiffre rectifié.

§ 6. — Revenu du capital utile.

Ce capital s'élève, pour l'exercice 1902, (voir annexe XIV) à . . . . . fr. 2,041,100,957 84

Mais considérant que les travaux, les acquisitions de matériel, etc., n'ont été remis à l'exploitation que successivement dans le courant de l'année, la moitié seulement de leur coût doit, au point de vue envisagé, entrer dans le capital utile de cet exercice.

Ces dépenses sont :

a) Pour la section de Spontin à Dorinne-Durnal. . . . . fr.	1,080,000 »	
b) Pour certains travaux d'extension. . . . . fr.	2,367,204 31	
c) Pour intérêts intercalaires. . fr.	282,306 13	
d) Pour travaux de parachèvement courant, matériel fixe de la voie, etc. fr.	15,999,742 88	
e) Pour matériel de traction, de transport, etc. . . . . fr.	38,045,288 54	
Ensemble. . . fr	57,774,541 86	
Soit la moitié. . . fr.	28,887,270 93	
Il y a lieu, en outre, de déduire la totalité de la dépense de . . . . fr.	293,363 64	29,180,634 57

supportée par le compte d'exploitation et reportée, pour ordre, au compte capital, comme lui incombant.

Le capital *moyen* utile, *pour faire ressortir le revenu de l'année* 1902, est donc de . . . . . fr. 2,011,920,323 27

ce qui établit ce revenu à 5.73 p. c.

En 1901, ce même capital a été de fr. 1,956,137,370 43 et le revenu s'est élevé à 5.24 p. c.

II. — Résumé des principaux résultats statistiques.

Exercice 1902 comparé a celui de 1901.

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 1902 et 1901 :

		1902.	1901
Par kilomètre exploité.	Recettes brutes . . . . . fr.	53,210 98	51,320 05
	Dépenses d'exploitation . . .	35,467 65	34,711 57
	Recettes nettes	19,743 33	16,608 46

		1902.	1901.
Par train-kilomètre.	Recettes brutes . . . . . fr.	3.4979	3.5282
	Dépenses d'exploitation. . . .	2.2000	2.3864
	Recettes nettes	1.2979	1.1418
Par locomotive-kilomètre remorquant un train.	Recettes brutes	3.1533	3.1915
	Dépenses d'exploitation	2.9833	2.1587
	Recettes nettes	1.1700	1.0328

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

		1902.	1901.
Parcours kilométrique des trains (1)	pour voyageurs	55,275,577	(2) 54.212.854
	pour marchandises	26,322,507	(2) 24,674,755
Parcours moyen des	trains de voyageurs	35 kil.	35 kil.
	— de marchandises . . .	38 kil	37 kil
Produit par train-kilomètre	pour voyageurs . . . . . fr.	2.2318	2.2427
	pour marchandises	5.1875	5.3057

Période quinquennale 1898-1902 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° XV.
Traction et matériel, — n° XVI.
Exploitation et recettes, — n° XVII.

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 et auxiliaires.		Ouvriers permanents.		Ouvriers en régie.	
	1902	1901	1902	1901	1902	1901	1902	1901
Service général. . . .	148	158	15	15	133	110	»	»
Voies et Travaux . . .	745	742	2	2	14,418	14,935	1,524	1,677
Traction et Matériel . .	851	855	160	159	25,876	25,999	2	2
Exploitation	6,413	6,386	1,957	1.890	8,109	7,907	35	24
Perception des recettes et contrôle.	836	875	66	60	97	83	»	»
Totaux.	8,993	8,974	2,200	2,126	48,633	49,034	1,561	1,703

Ensemble en 1902 61,587
Ensemble en 1901 61,837
Diminution 450

(1) Y compris le parcours de quelques trains étrangers sur le réseau de l'État ainsi que le parcours des trains électriques (*voir* page 22).

(2) Chiffres rectifiés.

Caisse de retraite et de secours des ouvriers. — Les données suivantes résument les recettes et les dépenses annuelles ainsi que l'avoir de l'institution :

	1902.	1901.
Les contributions statutaires des affiliés, les subsides de l'État, les intérêts des capitaux, etc., ont produit. . fr.	3,371,293 71	3,476,811 55
Il a été liquidé du chef de pensions, secours, frais de traitements, etc . .	3,432,151 28	3,174,103 78
D'où un excédent de recettes sur les dépenses, de . . . . . fr.	159,142 43	302,707 77
En ajoutant :		
a) l'avoir en fonds publics et en numéraire au 1er janvier, s'élevant à	15,391,552 30	15,088,844 53
b) les capitaux représentatifs :		
1° des annuités à payer par l'État, jusqu'en 1957, 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 les compagnies ;	4,094,440 »	4,146,498 »
2° de la valeur actuelle de la contribution supplémentaire à acquitter par les affiliés, pour la validation des services dans le passé		
3° de l'annuité à payer par le département de la guerre jusqu'en 1928 du chef de l'affiliation de ses ouvriers civils	717,454 »	736,719 »
l'avoir au 31 décembre était de . fr.	20,342,588 73	20,274,769 30

Du chef de pensions et de secours annuels restant à servir, cet avoir est grevé de charges représentées par les capitaux ci-après :

	1902.	1901.
A. Pour pensions allouées à des ouvriers, veuves, orphelins et ascendants. . . . . fr.	21,017,759 14	18,550,372 57
B. Pour secours annuels alloués aux mêmes catégories d'ayants droit .	39,236 41	37,298 08
C. Solde de la dotation constituée en 1897 par la compagnie d'Anvers à Gand au profit de ceux de ses anciens ouvriers repris par l'État qui avaient dépassé l'âge de 55 ans au 1er janvier 1896	78,550 »	87.650 »
Capitaux engagés . . . . . fr.	21,135,545 55	18,675,320 65

	1902	1901.
D'autre part. . . fr.	21,135,545 55	18,675,320 65
Il restait donc à disposer, au 1er janvier 1902, pour l'octroi de pensions et de secours ultérieurs, aux affiliés et à leurs ayants droit, une somme de		+ 1,599,448 65
La dotation des pensions et secours accordés au cours de 1902 a non seulement absorbé ce disponible, mais se traduit par un excédent de charges de	— 792,956 82	
(L'effectif ouvrier affilié à la Caisse a été, en 1902, de 52,231) (1).		
Reste fr.	20.342.588 73	20,274,769 50

Sommes égales à l'avoir ci-dessus.

Le compte de dépenses s'établit comme il suit :

		NOMBRE.		SOMMES LIQUIDÉES.	
		1902	1901	1902	1901
Pensions	Ouvriers	2,354	1,944	1,041,533 08	881,783 09
	Veuves	3,158	2,844	1,007,461 10	943,268 80
	Orphelins	160	151	26,391 32	25,870 01
	Ascendants	37	37	3,321 40	3,658 25
Secours annuels	Ouvriers	15	15	1,910 »	2,526 85
	Veuves	193	174	26,478 78	26,608 45
	Orphelins	13	40	831 18	666 95
Secours temporaires aux ouvriers		23,539	22,474	776,198 79	750,414 13
Frais de traitement : médecins, pharmaciens, hôpitaux, etc.				502,872 54	497,775 84
Frais de funérailles				21,092 »	20,670 »
Bonification d'intérêts et frais généraux				13,616 09	9,013 53
Parts de deux ouvriers dans la dotation constituée par la compagnie d'Anvers a Gand (intérêts compris)				10,445 »	8,847 88
Sommes égales aux dépenses annuelles reprises page 9	fr.			3,432,151 28	3,174,103 78

(1) 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 1901 était de 52,633.

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

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

§ 1er. — Lignes en cours de construction.

Les dépenses liquidées en 1902 et antérieurement pour études, achat de terrains et travaux *en cours d'exécution* sont les suivantes :

Dinant à Yvoir (en communauté avec le Nord-belge) et raccordement d'Anhée vers Yvoir . . . . . fr.	1,141,468	12
Section de Dorinne à Yvoir.	1,667,148	56
— Wilryck à Malines	2,628,995	32
— Muysen-Schaerbeek-Hal	5,238,195	92
Doublement des voies entre Bruxelles (Q.-L.) et Watermael	450,111	31
Section de Florennes à Cerfontaine	34,417	18
Ligne de Bertrix vers Muno.	1,493,716	66
Ligne de Gand (Saint-Pierre) à Bruxelles-Midi. . . .	210,159	12
Jonction Bruxelles-Nord à Bruxelles-Midi et gare centrale de Bruxelles	3,599,530	89
Bruges à Zeebrugge	630	75
Couillet à Acoz	116	50
Matériaux destinés aux constructions nouvelles, se trouvant en dépôt au 31 décembre 1902	1,935,680	32
Ensemble. . . fr.	18,400,168	65
Intérêts intercalaires. . . .	1,670,298	53
Dépense totale au 31 décembre 1902	20,070,467	18

§ 2. — Principaux travaux d'extension et de parachèvement des lignes en exploitation.

A. *Travaux divers en cours d'exécution.*

Les dépenses liquidées en 1902 et antérieurement pour ces travaux se résument comme il suit :

Extension des gares d'Anvers et dépendances . . fr.	4,944,766	80
Travaux d'art	69,940	14
Bâtiments divers	1,183,958	10
Aménagement de stations.	8,981,899	06
Construction et agrandissement d'ateliers, remises, etc.	3,408,616	58
Dédoublement de voies, etc.	524,999	57
Gare maritime de Bruxelles.	9,301,620	34
fr.	28,415,800	59
Intérêts intercalaires. . .	2,281,904	63
Total. . . fr.	30,697,705	22
Ensemble des deux paragraphes. . .	50,768,172	40

B. *Principaux travaux livrés à l'exploitation.*

Il a été dépensé fr. 775,658-28 en 1902 pour ceux de ces travaux qui avaient déjà donné lieu antérieurement à des liquidations.

Situation des lignes en exploitation.

§ 1er. — Longueur des lignes principales exploitées au 31 décembre 1902 (1

	MÈTRES COURANTS :		
	à double voie.	à simple voie.	Ensemble.
Lignes construites directement par l'État	688 703	212,370	901,073
Lignes construites à forfait pour compte de l'État	75,319	642,067	717,386
Lignes rachetées par l'État	721,147	1,426,631	2,147,778
(*) Longueur des lignes appartenant à l'État	1,485,169	2,281,068	3,766,237
(*) Lignes exploitées par l'Etat, moyennant parts de recettes ou loyer.	160,515	83,751	244,266
Sections appartenant à des compagnies exploitées en commun avec l'État	6,114	4,798	10,912
Sections appartenant à des compagnies empruntées en transit par l'État	1,000	27,750	28,750
Longueur totale exploitée (*voir* annexe XVIII) (2)	1,652,798	2,397,367	4,050,165

Dans l'ensemble, 175km. 161 de voies sont affectées exclusivement au transport des marchandises.

En doublant les chiffres de la première colonne et en y additionnant ceux de la 2e, on arrive à un développement, en voies simples, pour la circulation des trains, de . . . 5,702km. 963

En ajoutant les voies d'évitement et de manœuvre . . . 2,867km. 534

l'étendue totale, en voies simples, est de 8,570km. 497

(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 1.38 p. c. de cette longueur sur celle que donne le tableau de l'annexe XIX 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 1m.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 1902.

La longueur effective du réseau, fin 1901 était de . . .		4,048 km.489
Le 1er mai 1902, il a été livré à l'exploitation la section de Spontin à Dorinne-Durnal, du chemin de fer de Ciney à Yvoir	2km.684	
A retrancher, par suite de modifications au tracé de certaines lignes, de rectifications de mesurages et de démolition de voies	1km.008	
		1km.676
Longueur effective au 31 décembre 1902 (annexe XVIII) .		4,050km.165
Les 2km.684 livrés dans le courant de l'année 1902 n'ayant été exploités qu'une partie de l'année, il faut déduire au prorata du temps		0 km.895
La longueur moyenne des lignes exploitées par l'État, en 1902, a donc été de.		4,049 km.270

§ 3. — Rails.

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

	1902.		1901.	
Acier.				
Voies principales. .	10,872,053		10,648,113	
— accessoires .	3,394,688		3,091,799	
		14,266,471		13,739,912
Fer.				
Voies principales. .	283,839		347,225	
— accessoires .	1,927,992		1,973,984	
		2,211,831		2,321,209
Ensemble. . .		16,478,572		16,061,121

Les 10,872,053 mètres de rails d'*acier* représentent 97.46 p. c. de la totalité des rails placés dans les *voies principales*. Mais, si à ce chiffre l'on ajoute les 3,394,688 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 86.58 p. c.

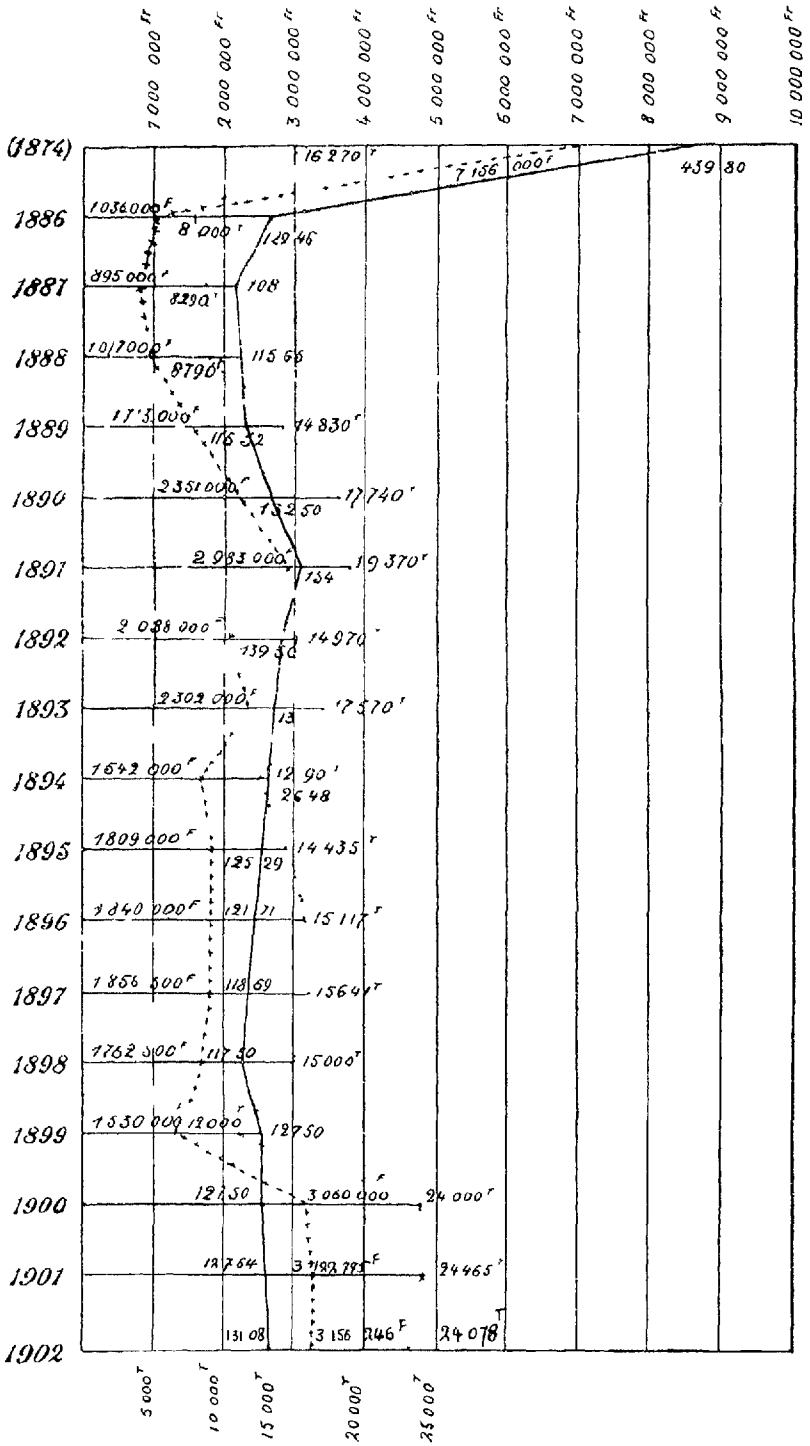
Les rails d'acier *utilisés* en 1902 ont une valeur de fr. 131-08 par tonne; ceux *utilisés* en 1901 revenaient en moyenne à fr. 127-64 (1), soit une augmentation de 2.70 p. c.

(1) Chiffre rectifié.

Rails.

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

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



Pour les années antérieures à 1886, voir le diagramme de la page 25 du compte rendu de 1889.

§ 4. — Billes et traverses.

a) *Billes en bois.*

Le nombre des billes en bois existant dans les voies était le suivant : (*Voir* annexe XIX.)

		1902.	1901.
Chêne	voies principales	6,778,896	6,678,579
	— accessoires.	2,296,352	2,192,888
Sapin	voies principales	32,653	39,282
	— accessoires.	224,449	255.619
Hêtre	voies principales	35,625	29,145
	— accessoires	1,556	956
	Ensemble. . .	9,369,531	9,176,469

Des billes en chêne et en hêtre, de dimensions diverses, ont été acquises, pour 1902, aux prix indiqués ci-après :

ESSENCE.	Dimensions.			Prix.		
	LONGUEUR.	LARGEUR	HAUTEUR.	MOYEN.	CRÉOSOTAGE.	TOTAL.
Chêne	2.60	0.28	0.14	5.97	0 50	(1) 6.47
— . . .	2.60	0.26	0.13	5.24	0.44	5.68
—	2.60	0.21 à 0.24	0.14 à 0.16	5.25	0.44	5.69
Hêtre	2.60	0.28	0.14	4.88	1.26	6.14
—	2.60	0.26	0.13	4.25	1.07	5.32

b) *Voies métalliques.*

La longueur des voies simples sur longrines et traverses métalliques, au 31 décembre 1902, était de . . . . . 202,853 mètres.
Fin 1901, cette longueur était de . . . . . 227,049 —
(*Voir* détails à l'annexe XIX).

§ 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 XX.

---

(1) Les billes en chêne de ces dimensions, acquises pour 1901, avaient coûté en moyenne fr. 6-35, créosotage compris.

§ 6. — Signaux.

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

§ 7. — Passages a niveau.

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

		1902	1901	Différence en 1902.
A. — Munis de barrières manœuvrées sur place et à la main	par un ou deux *agents à poste fixe*, selon la durée du service.	3,270	3,311	— 41
	par un *ouvrier de station, pontonnier, garde-tranchée, etc.*	150	154	— 4
B. — Munis de barrières à bascules ou roulantes, manœuvrées à distance	par un poste voisin . . .	714	724	— 10
	par une cabine Saxby . . .	131	129	+ 2
C. — Ouverts et non surveillés		2,015	(1)2,008	+ 7
	Totaux. . .	6,280	(1) 6,326	— 46

Les 3,270 passages à niveau existant fin 1902 et dont les barrières sont manœuvrées par des agents à poste fixe, ont occupé 4,286 personnes dont 1,979 hommes et 2,307 femmes ; 545 de ces passages sont gardés par un homme et une femme.

Dans l'ensemble, leur gardiennage a occasionné, en 1902, une dépense de fr. 2,884,210-31.

Ces passages sont gardés comme il suit :

78	pendant . . .	12 heures.		399	pendant . . .	17 heures.	
38	— . . .	13	—	345	— . . .	18	—
351	— . . .	14	—	169	— . . .	19	—
341	— . . .	15	—	79	— . . .	20	—
608	— . . .	16	—	862	— . . .	24	—

Aucun passage à niveau n'a été établi en 1902. Il en a été supprimé 46 qui sont renseignés à l'annexe XXI.

§ 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.	Restant à régulariser.
Au 1er janvier 1902.	1064	76	55
Livrés à l'exploitation pendant l'année	35	1	—
Situés sur lignes reprises depuis 1898, et régularisés dans l'année	11	3	14
	1,110	80	41
Supprimés en 1902.	7	»	—
Situation au 31 décembre 1902	1,103	80	41

§ 9. — Raccordements vicinaux et traversées vicinales.

La situation au 31 décembre 1902 et 1901 se présentait comme il suit :

	1902	1901
Lignes vicinales raccordées aux stations du réseau de l'État.	90	85
Lignes vicinales raccordées aux stations communes gérées par des compagnies.	4	3
Lignes vicinales traversant des voies de l'État et des sections communes	77	74
Lignes vicinales traversant des voies communes gérées par des compagnies	1	1

§ 10. — Approvisionnements au 31 décembre 1902.

Il existait au 31 décembre 1902, dans les dépôts et à pied d'œuvre, des matériaux neufs, de remploi et vieux pour une valeur, au prix du jour, de 17,318,073 francs, savoir (annexe XXII) :

Rails en acier . . . . . fr.	5,293,020	»
Rails en fer.	1,110,799	»
Accessoires de rails	2,033,735	»
Croisements, longrines, traverses, excentriques . . .	2,332,939	»
Billes et bois spéciaux	4,329,402	»
Disques, appareils spéciaux, plaques tournantes, pièces de rechange, etc., etc., etc.	2,235,481	»
Total. . . . fr.	17,535,396	»
dont à déduire la valeur des vieux matériaux vendus et restant à livrer	17,323	»
Reste fr. . .	17,318,073	»

Pour les approvisionnements du service de la traction et du matériel, *voir* page 27 et annexe XXXII.

(14)

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

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

§ 1er. — Matériel de traction et de transport.

L'effectif du matériel de traction et de transport au 31 décembre des années 1902 et 1901 se résume comme suit :

	1902.	1901.
Matériel de traction (locomotives et voitures automotrices)	3,013	(1) 2,900
Tenders indépendants	2,070	(1) 1,920
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs, y compris la partie « voiture » des voitures automotrices	8,318	(1) 7,622
Matériel entrant dans la composition des trains de marchandises	65,328	64,848

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

La puissance des locomotives, le poids moyen des moteurs et des tenders font l'objet de l'annexe XXV.

§ 2. — Renouvellement 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 XXIV.

L'entretien et le renouvellement en 1902 se résument comme suit :

(1) Chiffres rectifiés.

		Locomotives.	Tenders (1).	Voitures automotrices.	VÉHICULES pour trains de	
					voyageurs (3)	marchandises.
Effectif au 31 décembre 1901		(2) 2,839	(2) 2,203	(2) 61	7,515	64,848
Faits accomplis en 1902.	Mise hors d'usage	70	63	16	135	970
	Reste	2,769	2,140	45	7,380	63,878
	Renouvellement (budget ordinaire)	65	50	»	1	3
	Extension (budget extraordinaire)	133	208	1	845	1,447
Effectif de fin 1902		2,967	2,398	46	8,226	65,328
Les achats pour premier établissement et extensions ayant été de		3,063	2,562	67	8,477	66,106
On trouve les différences suivantes : Retard		96	164	21	251	778
Il restait à fournir au 31 décembre 1902 sur fonds d'extension (*budget extraordinaire*)		194	134	»	389	2,636

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 materiel démoli auquel il est substitué.

Ainsi, en ce qui concerne les locomotives, la puissance de traction tangentielle aux roues motrices accuse une avance de 312,025 kilogrammes (*voir* annexe XXVI), par suite de la substitution de moteurs plus puissants à ceux démolis. Si l'on considère que la puissance moyenne de traction des unités remplacées était de 5,246 kilogrammes, il y a, en réalité, une avance de $\left(\frac{312.025}{5,246}\right) = 60$ locomotives, au lieu d'un arriéré de 96 locomotives, chiffre donné par le tableau ci-dessus. En outre, les locomotives acquises *successivement* à titre de renouvellement ont coûté 1,594,805 francs, de plus que les moteurs démolis qu'elles ont remplacés (ann. XXVII).

Pour les voitures à voyageurs, l'avance en renouvellement correspond, fin 1902, à 11,314 places offertes, et pour les wagons à marchandises, à 23,548 tonnes de chargement. A raison du nombre moyen de 47 places par voiture et de la capacité moyenne de 11t.03 par wagon, cette avance équivaut à 241 voitures à voyageurs et à 2,135 wagons à marchandises.

Pour les wagons spéciaux, l'arriéré estimé en essieux est de 9.

Les voitures à voyageurs, les wagons ordinaires et les wagons spéciaux

---

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

(2) Chiffres rectifiés.

(3) 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 automotrices (*voir* annexe XXIV).

achetés à titre de renouvellement ont coûté 7,202,797 francs de plus que les unités auxquelles ils ont été substitués (ann. XXVII).

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 est en avance de (1,594,805 + 7,202,797) = 8,797,602 francs.

§ 3. — Wagons de particuliers.

Au 31 décembre 1901, le nombre des wagons appartenant à des particuliers, agréés par l'Etat et admis à circuler sur ses lignes ainsi que sur celles de ses correspondants, s'élevait à 817

En 1902, 62 ont été agréés et 5 retirés du service, ci 57

L'effectif au 31 décembre 1902 est donc de 874

se répartissant comme suit :

779 wagons-citernes ;
17 wagons spéciaux pour transport de glaces et verreries ;
57 wagons à haussettes ;
2 trucks pour chargements de masses indivisibles ;
2 wagons plats, dont un pour transport de locomotives à petite section et un pour transport de pierres de taille ;
5 wagons fermés, dont 4 pour transport de meubles et 1 pour transport de bière ;
12 wagons réfrigérants pour transport de denrées alimentaires.

§ 4. — Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères. (*Voir* annexe XXVIII).

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

	1902.	1901.
Remorquant des trains de voyageurs (1).	36.667,431 kil.	35.459,225 kil.
— — de marchandises.	32,040.909 »	30,018,549 »
— — de route . . .	601,237 »	597,736 »
Circulant à vide	5,063,754 »	4.803.212 »
Faisant des manœuvres.	14.564.641 »	14.056.366 »
Ensemble (1).	88,957,972 »	84.935,108 »

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

Remorquant des trains de voyageurs . .	242,590 kil.	238,335 kil.
— — de marchandises .	61.508 »	60.798 »
Circulant à vide	24,204 »	25,531 »
Faisant des manœuvres.	»	»
Ensemble . . .	328,302 »	324,664 »

(1) Non compris 14,270 kilomètres en 1902 et 10,169 kilomètres en 1901 se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal et 332,246 kilomètres en 1902 et 268,276 kilomètres en 1901 se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

§ 5. — Nombre et parcours des trains.

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

			En 1902.	En 1901.
Nombre annuel des trains de l'État	de voyageurs (1)		960,634	946,062
	de marchandises		683,110	667,767
	de route		26,648	29,436
		Ensemble.	1,670,392	1,643,265
Parcours kilométriques des trains de l'État	a) sur le réseau de l'État.	voyageurs. trains lourds.	29,689,354	27,746,103
		voyageurs. trains légers (2).	4,996,917	5,950,003
		marchandises	26,261,264	24,614,154
		Parcours productifs (2).	60.947,535	58,310,260
		Pour le service de la route.	597,334	596,586
	b) sur les lignes étrangères.	voyageurs	496,263	481,775
		marchandises	263,759	265,144
	Parcours total des trains de l'État (2)		62,304,891	59,655,763
Parcours kilométriques des trains étrangers	c) sur le réseau de l'État.	voyageurs	242,590	238,505
		marchandises	61,245	60,601
		Parcours productifs	303,835	298,904
Résumé.	Parcours product. pr l'État	voyageurs (2)	34,928,861	33,954,409
		marchandises	26,322,507	24,674,755
	Autres parcours.		1,357,536	1,343,303
	Total général (2)		62,608,724	59,952,667

§ 6. — Utilisation du matériel a marchandises.

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

		En 1902.	En 1901.	Différences en plus pour 1902. nombre	en %.
Transports taxés.	Houille et coke.	1,431,293	1,400,520	30,773	2 %
	Autres marchandises	3,096,594	3,017,207	79,387	3 %
Transports en service.	Divers	288,084	180,698	107,386	59 %
	Combustibles	129,548	121,171	8,377	7 %
	Ensemble.	4,945,519	4,719,596	225,923	5 %

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

(2) Non compris 14,270 kilomètres en 1902 et 10,169 kilomètres en 1901 se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal et 332,246 kilomètres en 1902 et 268,276 kilomètres en 1901 se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

§ 7. — Temps moyen que comporte l'emploi utile d'un wagon de l'État.

		En 1902.	En 1901.
En ne tenant compte que des wagons employés	en service intérieur	3j »	3j 06
	en services mixtes et internationaux.	6j 47	6j 79
En y comprenant les wagons restés sans emploi et ceux en réparation, ainsi que les wagons à freins lestés.	en service intérieur	3j 26	3j 36
	en services mixtes et internationaux.	7j 03	7j 45

§ 8. — Achat de combustibles.

L'importance et le coût des *fournitures* de charbons et de coke effectuées en 1902 et 1901 pour la traction des trains, le chauffage des bureaux, salles d'attente, etc., font l'objet de l'annexe XXIX.

Le prix moyen de ces combustibles (charbon gailleteux, menu gras, menu maigre, menu demi-gras, cokes divers, etc.), a été en 1902 de fr. 12-38 et en 1901 de fr. 17-55.

§ 9. — Consommation de combustibles.

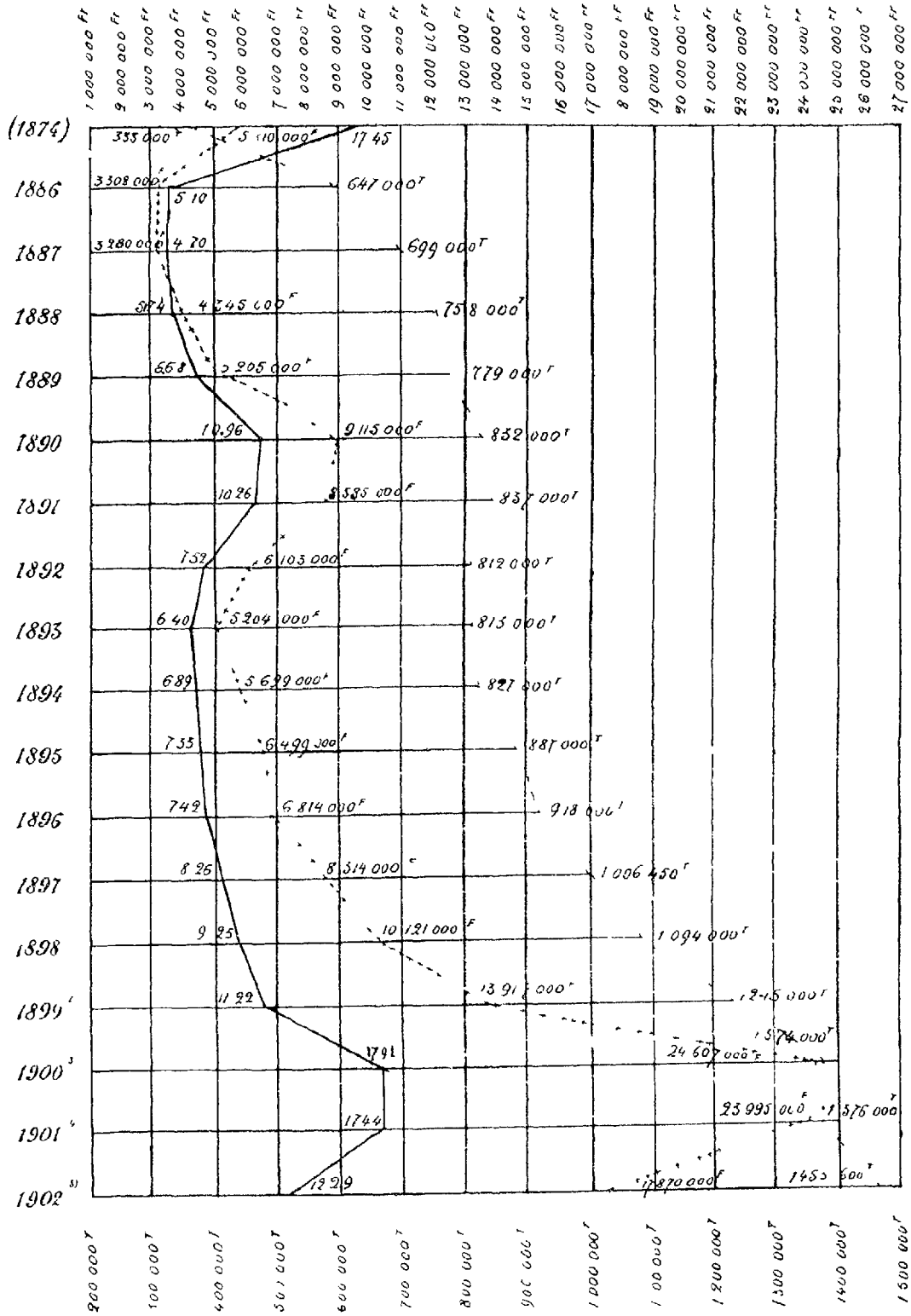
Le diagramme ci-après figure les consommations de charbons, menus et gailleteux et de briquettes (1), de 1874 et de chacune des années 1886 à 1902, ainsi que la dépense annuelle et le prix moyen afférents à chaque exercice.

---

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

Combustible.

Quantités consommées — (Échelle 0m 01 par 400,000 tonnes.)
Sommes dépensées — — 0m 005 par 1,000,000 de francs.)
Prix moyen par tonne — — 0m 0025 par franc.)



Pour les années antérieures à 1886, *voir* les comptes rendus de 1884, page 39, et de 1885, page 55

(1) Y compris 208 tonnes de briquettes correspondant a une valeur de 3,500 francs.
(2) — 3,900 — — — 75,500 —
(3) — 20,472 — — — 614,000 —
(4) — 67,735 — — — 1,669,600 —
(5) — 110,600 — — — 2,042,600 —

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

§ 10. — Charbon consommé par les locomotives.

L'annexe XXIX donne le poids et la valeur du charbon consommé dans les foyers des locomotives. Les charbons menus demi-gras y 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 1902.	En 1901.
Par train-kilomètre . . .	Quantité . . .	21K.32	21K.06
	Valeur . . .	0F.260	0F.365
Par locomotive-kilomètre avec train.	Quantité . . .	19K.17	19K.01
	Valeur . . .	0F.234	0F.330
Par locomotive-kilomètre avec train, à vide et en manœuvres.	Quantité . . .	14K.94	14K.79
	Valeur . . .	0F.182	0F.237

§ 11. — Éclairage.

Électricité. — L'éclairage électrique des stations, ateliers, etc., comportait, fin 1902, quarante quatre installations, comprenant 6,805 foyers dont 4,902 lampes à incandescence et 1,903 lampes à arc, soit 575 foyers de plus qu'il n'en existait fin 1902. (*Voir* détail annexe XXX.)

En 1902, trois nouvelles installations ont été établies, une à Pepinster, une à Wavre et la troisième à Fleurus.

L'éclairage électrique des trains, d'après le système Stone, comporte 12,704 lampes à incandescence.

Gaz. — L'emploi de l'électricité dans certaines de nos gares importantes, telles que Gand-Sud, Saint-Nicolas, Malines, Châtelineau, Couillet, Montignies et Jumet a permis la suppression de 626 becs à gaz.

D'autre part, l'usage du gaz a été étendu dans 50 stations où il a été placé 578 becs nouveaux (Auer et ordinaires).

Le nombre total de nos becs à gaz, qui était de 26,096 au 1r janvier 1902, a ainsi été ramené à 26,048.

Ces brûleurs ont consommé 4,561,330 mètres cubes de gaz pendant l'exercice 1902; la dépense s'est élevée à fr. 555,891-50, soit fr. 0-122 par mètre cube. (*Voir* annexe XXX.)

Quant à l'éclairage de 395 trains *au gaz riche,* il a nécessité une dépense de 220,950 francs, soit de fr. 0-231 par mètre cube. (*Voir* annexe XXXI.)

Pétrole. — L'éclairage intensif a été étendu dans 194 stations : 1,052 lampes ont été installées, dont 739 en extension et 313 en remplacement d'appareils ordinaires.

227 lampes ordinaires ont été placées, en extension, dans 57 stations, haltes et points d'arrêt.

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 1902		En 1901.	
	Quantités	Valeurs.	Quantités.	Valeurs
Pétrole	6,289,586 litres.	F. 817,646 18	5,666,271 litres.	F. 650,487 91
Huile de colza épurée.	641,530 kilogr.	372,472 52	686,172 kilogr.	422,819 19
Torches-falots . . .	8,517 pièces.	2,245 59	7,245 pièces.	2,173 50
	Ensemble. . F.	1,192,364 09		F. 1,075,480 60

L'augmentation de la consommation d'huile de pétrole est due, notamment, à la majoration du nombre des appareils et à l'amélioration générale de l'éclairage, par l'emploi de nouveaux becs à consommation horaire plus élevée.

Quant à la diminution de la consommation d'huile de colza épurée, elle provient principalement de la substitution du gaz riche à l'huile épurée pour l'éclairage des trains.

§ 12. — Chauffage des trains.

Au 31 décembre 1902, il existait 41,132 chaufferettes pour voitures à voyageurs et 1,282 calorifères de voitures de trains légers ; soit 798 chaufferettes et 50 calorifères de plus qu'en 1901.

§ 13. — Graissage.

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

		En 1902.		En 1901.	
		QUANTITÉS	VALEURS.	QUANTITÉS	VALEURS
		Kil.	Fr. c.	Kil.	Fr. c.
Graissage du matériel de traction.	Huiles	2,879,386	521,506 34	2,414,565	424,911,35
	Suif et graisses.	180,396	138,616 29	139,539	94,384,18
	Totaux. . .	3,059,782	660,122 63	2,554,104	516,295,53
Graissage des véhicules.	Huiles	(1) 421,377	158,787 43	(2) 424,492	167,867,00
Graissage des machines, appareils et excentriques dans les ateliers, stations, dépôts, économats, voies et bâtiments.	Huiles	232,921	126,919 39	244,848	138,924,04
	Suif et graisses.	26,262	10,195 39	26,332	9,866,97
	Totaux. . .	259,183	137,114 78	271,180	148,791,01
	Ensemble. . .	3,740,342	956,024 84	3,249,776	832,953 54
Soit en plus pour 1902.		490,566	123,071 30	—	—

§ 14. — Approvisionnements en magasin.

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

---

(1) Non compris 104,779 kilogrammes d'huile de remploi.

(2) — 108,002 — —

Au 31 décembre 1902, il existait en magasin et dans les dépôts pour. . . . . fr. 27,844,330 74

Il restait à fournir sur le budget de 1902 . . . . 1.038,551 15

Ensemble . . . fr. 28,882,881 89

d'après les prix moyens, non compris la valeur du matériel des voies et travaux. (*Voir* page 17 et annexe XXII.)

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

Locomotives. — Des modifications essentielles ont été apportées aux éléments constitutifs de la chaudière de la machine à quatre roues accouplées avec bogie, affectée à la traction des trains express, en vue d'en accroître la puissance de vaporisation : elles consistent dans l'agrandissement du foyer et de la surface de chauffe ; en même temps, certains détails de construction ont été perfectionnés.

Il en est résulté un type de locomotive présentant de très notables différences avec le précédent et dont la puissance s'est trouvée accrue d'au moins 20 p. c.

Le poids des trains de banlieue allant toujours croissant, il a été reconnu nécessaire d'augmenter encore la puissance des locomotives mixtes à six roues accouplées, de 1m.52 de diamètre, mises en service en 1900.

A cette fin, ce type de machine, servant indifféremment à la remorque des lourds trains de voyageurs de banlieue et des trains de marchandises à allure rapide, a été renforcé dans sa chaudière et dans son mécanisme; en même temps, on a perfectionné certains détails de construction ; on a amélioré aussi la marquise en vue d'installer, de façon tout à fait confortable, le personnel machiniste et chauffeur.

Les locomotives de ce nouveau type ont été mises en service en 1902 et ont notamment permis de réduire le nombre de cas où il est nécessaire d'avoir recours à la double traction pour la remorque de certains trains de voyageurs de banlieue.

* * *

Électricité. — 1° *Éclairage électrique des trains.* L'éclairage électrique système « Stone » continue à donner satisfaction. 844 voitures (y compris 24 des voitures-salon rachetées à la Compagnie des wagons-lits) sont actuellement munies de ce système d'éclairage; il sera appliqué à 136 nouvelles voitures adjugées en décembre 1902.

2° *Traction électrique.* L'exploitation par l'État de la ligne vicinale de Mons à Boussu donne de bons résultats. Depuis le 12 août 1902, un service intensif, de quart d'heure en quart d'heure, a été établi ; un notable accroissement de recettes en a été la conséquence et, grâce à une réorganisation du service de cette ligne, ce résultat a été acquis sans augmentation de la dépense.

3° *Transport d'énergie.* L'appareil à commande électrique élevant mécaniquement les cendrées provenant des locomotives et le tracteur électrique de la plate-forme de virage de locomotives, installés à titre d'essai à Anvers en 1902, fonctionnent dans de bonnes conditions.

L'usage simultané de ces deux appareils est de nature à faire réaliser une économie dans le service de nos remises.

L'administration se propose d'en étendre l'emploi.

* * *

Voitures. — Les voitures de 3e classe mises en adjudication seront pourvues, à côté des glaces mobiles, de glaces fixes avec volets pleins pouvant être manœuvrés à l'aide de deux pattes en cuir; elles auront ainsi plus de lumière et plus de confort.

* * *

Wagons. — L'administration a commandé, à titre d'essai, 100 wagons à houille de 20 tonnes.

Ces véhicules sont à 2 essieux; leur poids à vide est inférieur à 9 tonnes.

* * *

Bâches. — Les essais des bâches fournies par l'industrie privée ont abouti jusqu'ici à reconnaître la supériorité, au point de vue de l'étanchéité, des bâches fournies par certaine firme, mais ces bâches ont un prix de revient supérieur au nôtre.

L'étude de cette question n'est, toutefois, pas encore terminée.

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION ET RECETTES.

I. — Mouvement et recette.

§ 1er. — Voyageurs.

Les résultats comparatifs des transports de voyageurs, pendant les deux derniers exercices, sont résumés dans le tableau suivant :

	Nombre de voyageurs.		Différences pour	Recettes		Différences pour	Parcours moyen par voyage.		Recette moyenne par voyage.	
	en 1902.	en 1901.	1902.	en 1902.	en 1901.	1902.	en 1902.	en 1901.	en 1902.	en 1901.
a) *Billets simples.*										
1re classe (1).	223,668	128,169	+ 95,499	1,824,244 63	1,252,642 41	+ 571,602 22	Kil. 86.56	Kil. 103.44	Fr. 8.156	Fr. 9.773
2e — . .	1,961,189	2,097,835	— 136,646	5,898,350 84	6,330,276 59	— 431,925 75	45.65	45.85	3.008	3.018
3e — . .	12,326,766	12,503,209	— 176,443	9,729,449 49	10,007,325 71	— 277,876 22	20.37	20.57	0.789	0.800
Totaux et moyennes. .	14,511,623	14,729,213	— 217,590	17,452,044 96	17,590,244 71	— 138,199 75	24.81	24.89	1.203	1.194
b) *Billets d'aller et retour.*										
1re classe (1).	336,516	130,596	+ 205,920	1,611,696 90	879,996 74	+ 731,700 16	63.56	89.17	4.789	6.738
2e — . .	5,652,306	5,885,008	— 232,702	8,597,162 16	8,996,620 94	— 399,458 78	29.35	29 52	1.521	1.529
3e — . .	36,915,625	36,555,374	+ 360,252	21,320,073 50	20,976,861 74	+ 343,211 76	18.96	18.84	0.578	0 574
Totaux et moyennes. .	42,904,448	42,570,978	+ 333,470	31,528,932 56	30,853,479 42	+ 675,453 14	20.68	20.53	0.735	0.725
c) *Ensemble des billets simples et d'aller et retour.*										
1re classe (1).	560,184	258,765	+ 301,419	3,435,941 53	2,132,639 15	+ 1,303,302 38	72.74	96.24	6.134	8.242
2e — . .	7,613,495	7,982,843	— 369,348	14,495,513 00	15,326,897 53	— 831,384 53	33.55	33.81	1.904	1.920
3e — . .	49,242,392	49,058,583	+ 183,809	31,049,522 99	30,984,187 45	+ 65,335 54	19.31	19 28	0.631	0.632
Totaux et moyennes. .	57,416,071	57,300,191	+ 115,880	48,980,977 52	48,443,724 13	+ 537,253 39	21.72	21.65	0.853	0.845
d) *Billets à prix réduits.*										
Militaires, enfants, électeurs, etc. — 1re classe (1).	8,154	1,475	+ 6,679	28,253 35	6.648 87	+ 21,604 48	73.73	94.68	3.465	4.508
Militaires, enfants, électeurs, etc. — 2e — . .	309,832	322.340	— 12,508	358,131 38	416.021 56	— 57,890 18	36.01	40.24	1.156	1.291
Militaires, enfants, électeurs, etc. — 3e — . .	1,875,301	1,722,047	+ 153,254	1,555,838 31	1,388,475 04	+ 167,363 27	43.00	39.87	0.830	0.806
Abonnements ordinaires — 1re classe (1).	235,116	44,844	+ 190,272	474,356 10	124,425 83	+ 349,930 27	58.97	88.53	2.018	2.773
Abonnements ordinaires — 2e — . .	4,281,694	4,263,360	+ 28.334	4,603,382 39	4,575,192 48	+ 28,189 91	43.64	43.68	1.075	1.078
Abonnements ordinaires — 3e — . .	8,458,176	7,783,758	+ 674,418	4,592,199 90	4,207,217 23	+ 384,982 67	35.85	35 80	0.543	0.541
Abonnements d'étudiants. — 1re classe (1).	14,728	638	+ 14,090	4.570 80	570 25	+ 4,000 55	17.31	28.89	0.310	0.89.
Abonnements d'étudiants. — 2e — . .	1,559,002	1,452.110	+ 106,892	271,303 93	254,751 02	+ 16,552 91	15.70	15.69	0.174	0.17
Abonnements d'étudiants. — 3e — . .	1,980,218	1,960,478	+ 19,740	209,292 43	204,127 93	+ 5,164 50	11 64	11.48	0.106	0.104
Abonnements d'ouvriers. — 3e — . .	48,578,452	47,417,175	+ 1,161.277	5,891,195 65	5,740,615 92	+ 150,579 73	17.27	17.26	0.121	0.121
Détenus et leurs gardiens. — 3e — . .	83,802	74,515	+ 9,287	195,980, 22	183,462 80	+ 12,517 42	54.39	54.77	1.028	1.035
Émigrants . . — 3e — . .	63,870	41,980	+ 21,890	139,635 25	106,718 81	+ 32,916 44	94.08	109.57	2.186	2.542
Sociétaires . . — 1re classe (1).	934	739	+ 195	8,451 07	4,368 55	+ 4,082 52	191.73	125.11	9.048	5.911
Sociétaires . . — 2e — . .	28.357	31,056	— 2,699	110,428 68	122,063 57	— 11,634 89	113.52	114.56	3.894	3.930
Sociétaires . . — 3e — . .	884,035	847,831	+ 36,204	959,620 57	907,333 43	+ 52,287 14	56.44	55.79	1.086	1.070
Trains de plaisir. — 1re classe (1).	104	68	+ 36	742 45	818 10	— 75 65	151.36	254.62	7.139	12.031
Trains de plaisir. — 2e — . .	11,648	11,396	+ 252	37,989 32	34,887 25	+ 3,102 07	95.22	90.25	3.261	3.061
Trains de plaisir. — 3e — . .	95,384	109,892	— 14,508	148,733 76	164,623 09	— 15,889 33	78.88	76.39	1.559	1.498
Voyages circulaires. — 1re classe (1).	58.966	40,492	+ 18,474	344,905 65	279,203 08	+ 65,702 57	77.37	91.21	5.849	6.895
Voyages circulaires. — 2e — . .	190,456	160,992	+ 29,464	853,189 47	853,666 72	— 477 25	79.11	93.64	4.480	5.303
Voyages circulaires. — 3e — . .	57,090	55,861	+ 1,229	158,239 79	141,285 17	+ 16,954 62	75.42	69 20	2.772	2.529
Total des billets à prix réduits. — 1re classe(1)	318.002	88,256	+ 229,476	861,279 42	416.034 68	+ 445,244 74	61.26	80.88	2.708	4.714
Total des billets à prix réduits. — 2e — . .	6,380,989	6,231,254	+ 149,735	6,231,425 17	6,256,582 60	— 22,157 43	37.90	38.71	0.977	1.003
Total des billets à prix réduits. — 3e — . .	62,076.328	60,013,537	+ 2,062,791	13,850,735 88	13,043,859 42	+ 806.876 46	21.24	20.94	0.321	0.216
Totaux et moyennes.	68.775,319	66,333,047	+ 2,442,272	20,946,440 47	19,716,476 70	+ 1.229,963 77	22.97	22.70	0.303	0.296
e) *Résultats généraux.*										
1re classe.(1).	878,186	347,021	+ 531,165	4,297.220 95	2,548,673 83	+ 1,748,547 12	68.58	94.62	4.893	7.344
2e — . .	13,994,484	14.214,097	— 219,613	20,729,938 17	21,583.480 13	— 853,541 96	35.53	35.96	1.481	1.518
3e — . .	111,318,720	109,072,120	+ 2,246,600	44,900,258 87	44,028,046 87	+ 872,212 00	20.38	20.19	0.402	0.403
Totaux et moyennes sur les lignes à écartement normal .	126,191,390	123,633,238	+ 2,558,152	69,927,417 99	68,160,200 83	+ 1,767,217 16	22.40	22.21	0.553	0.550
Tickets d'entrée dans les stations.	»	»	»	236,513 10	234,209 10	— 2,304 00	»	»	»	»
Voitures de luxe	»	»	»	»	211,987 30	— 211,987 30	»	»	0.152	»
Billets délivrés sur le vicinal de Mons à Boussu. — simples	568,012	509,037	+ 58,975	86,234 70	78,239 85	+ 7,994 85	»	»	»	0.154
Billets délivrés sur le vicinal de Mons à Boussu. — A et R.	350,282	312,126	+ 38,156	69,589 90	61,864 95	+ 7,724 95	»	»	0.199	0.198
Résultats généraux	127,109,684	124,454,401	+ 2,655,283	70,319,755 69	68,746,502 03	+ 1,573,253 66	22.40	22.21	0,550	0.548

N. B. Les billets d'aller et retour sont comptés pour deux voyages.

(1) En 1901, la 1re classe ne comprend les billets de service mixte et les « réservé » du service intérieur qu'à partir 1er décembre

Du tableau qui précède, il résulte que, par rapport à 1901, l'année 1902 a produit :

Pour les billets simples	en moins . fr.	138,199 75
— aller et retour . . .	en plus . .	675,433 14
Pour l'ensemble des billets simples et d'aller et retour	en plus . fr.	537,233 39
Pour l'ensemble des prix réduits autres que les billets « aller et retour » . . .	en plus . .	1,229,963 77
Pour la totalité des transports de voyageurs	en plus . fr.	1,767,217 16 (1)

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

	Billets simples.	Billets d'aller et retour. (20 p. c. de réduction.)	Ensemble.
Nombre. . .	14,511,623	42,904,448	57,416,071
Si l'on y ajoute le mouvement des abonnés, des sociétaires et émigrants, des trains de plaisir, des voyages circulaires, des enfants, des militaires, etc. soit		68,775,319	68,775,319
Ensemble. . .		111,679,767	126,191,390

l'on constate que, sur 126,191,390 voyages, 111,679,767, soit 88.50 p c., ont été effectués à prix réduits. Cette proportion a été de 88.09 p. c. en 1901.

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. 1902.	Augmentation. Nombre.
Voyages par abonnement. .	1,231,112	65,107,386	63,876,274
Autres voyages.	21,966,511	61,084,004	39,117,493
Ensemble. . . .	23,197,623	126,191,390	102,993,767

Parcours effectués par les voyageurs (non compris les parcours sur la ligne vicinale de Mons à Boussu) :

(1) Sans tenir compte : des suppléments pour voitures de luxe, en 1901, des recettes afférentes aux tickets d'entrée dans les stations, ni des billets délivrés sur la ligne vicinale à traction électrique de Mons à Boussu.

(2) *Voir* les transports par abonnement, annexes XXXIII et XXXIV.

Les voyageurs ont parcouru le nombre de kilomètres ci-après :

	1902.	1901.
En première classe	60,227,906	32,835,218
En deuxième classe	497,285.083	511,078,612
En troisième classe	2,269,208,768	2,202,574.494
Ensemble. . .	2,826,721,757	2,746,488,524
En plus pour 1902 . .	80,233,433	

Recettes moyennes par voyageur embarqué.

ANNÉES.	PRODUIT MOYEN PAR VOYAGEUR.	ANNÉES.	PRODUIT MOYEN PAR VOYAGEUR	ANNÉES.	PRODUIT MOYEN PAR VOYAGEUR.
	Fr.		Fr.		Fr.
1865 . . .	1.37	1878 . .	0.76	1890 . . .	0.70
1866 . . .	1.15	1879 . . .	0.75	1891 . . .	0.68
1867 . . .	1.19	1880 . . .	0.88	1892 . . .	0.68
1868 . . .	1.19	1881 . . .	0.82	1893 . . .	0.66
1869 . . .	1.18	1882 . .	0.81	1894 . . .	0.69
1870 . . .	1.14	1883 . . .	0.79	1895 . . .	0.66
1871 . . .	1.12	1884 . . .	0.78	1896 . . .	0.64
1872 . . .	0.95	1885 . . .	0.81	1897 . . .	0.62
1873 . . .	0.87	1886 . . .	0.75	1898 . . .	0.59
1874 . . .	0.84	1887 . . .	0.74	1899 . . .	0.56
1875 . . .	0.84	1888 . . .	0.73	1900 . . .	0.551
1876 . . .	0.80	1889 . . .	0.72	1901 . . .	0.548
1877 . . .	0.78			1902 . . .	0.550

On voit que, sauf quelques relèvements exceptionnels dus à des expositions, à des modifications de tarifs, etc., la recette moyenne par voyageur a continué à fléchir jusqu'en 1901.

Cela provient 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 d'*aller et retour*.

§ 2. — Mouvement des marchandises transportées par les lignes de l'État, en 1902.

Une statistique des transports de certaines grosses marchandises, *par chargements complets,* de chevaux, bestiaux, etc., effectués par les lignes de l'État, en 1902, fait l'objet des tableaux annexes XXXV à XL. Le mouvement y est renseigné par services (intérieur, mixtes, internationaux et de transit).

§ 3. — Ensemble du mouvement et des recettes.

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

	MOUVEMENT.				RECETTES.		
	Unité.	1902.	1901.	Différences pour 1902.	1902.	1901.	Différences pour 1902.
Voyageurs	Voyage.	127,109,684	124,464,401	+ 2,655,283	70,083,242 59	68,512,292 93	+ 1,570,949 66
Tickets d'entrée	Coupon.	2,365,131	2,342,091	+ 23,040	236,513 10	234,209 10	+ 2,304 »
Bagages	Quintal.	444,493	453,656	— 9,161	2,009,748 96	2,032,531 36	— 22,782 40
Petites marchandises	Id.	5,498,786	4,837,072	+ 661,714	14,339,972 90	13,766,181 53	+ 573,791 37
Grosses —	Tonne (1).	42,611,819	40,231,838	+ 2,379,981	123,205,423 02	117,035,924 04	+ 6,169,498 98
Finances	—	— (2)	— (2)	—	366,692 57	354,825 50	+ 11,867 07
Équipages	Nombre.	3,011	2,974	+ 37	91,901 76	88,463 04	+ 3,438 72
Chevaux et bestiaux	Expédition.	76,848	77,420	— 572	2,280,400 42	2,187,945 75	+ 92,454 67
Produits extraordin^es	—	—	—	—	2,660,582 30	3,434,886 62	— 774,304 32
Ensemble					215,274,477 62	207,647,259 87	+ 7,627,217 75
Produits divers					191,169 60	121,297 44	+ 69,872 16
Totaux					215,465,647 22	207,768,557 31	+ 7,697,089 91

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

	1902.				1901.
	SERVICE intérieur.	SERVICES mixtes.	SERVICES internationaux.	SERVICES réunis.	SERVICES réunis.
	Sommes.	Sommes.	Sommes.	Sommes.	Sommes.
Voyageurs fr.	54,001,069 53	7,126,565 94	8,955,607 12	70,083,242 59	68,512,292 93
Tickets d'entrée dans les stations.	236,513 10	»	»	236,513 10	234,209 10
Bagages	850,717 44	65,275 77	1,093,755 75	2,009,748 96	2,032,531 36
Petites marchandises	10,144,148 94	682,944 74	3,312,879 22	14,339,972 90	13,766,181 53
Grosses —	69,063,244 03	11,065,349 74	43,076,829 25	123,205,423 02	117,035,924 04
Finances	298,978 60	16,016 32	51,697 65	366,692 57	354,825 50
Équipages	70,682 44	2,890 16	18,329 16	91,901 76	88,463 04
Chevaux et bestiaux	1,667,130 68	75,144 23	538,125 51	2,280,400 42	2,187,945 75
Produits extraordinaires	2,660,582 30	»	»	2,660,582 30	3,434,886 62
Ensemble fr.	138,993,067 06	19,234,18 6 90	57,047,223 66	215,274,477 62	207,647,259 87
Produits divers fr.				191,169 60	121,297 44
Total fr.				215,465,647 22	207,768,557 31

(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 1901, de	66.01	8.94	25.05
Elle est, en 1902, de . . .	64.57	8.93	26.50
Différences pour 1902.	— 1.44	— 0.01	+ 1.45

§ 4. — Produits extraordinaires.

Les produits extraordinaires se répartissent comme suit :

	En 1902.	En 1901.
Garde de bagages. . . . . fr.	128,260 07	124,148 10
Loyer des buffets.	155,913 58	154,411 16
Droit d'affichage	36,000 »	24,105 26
Remise à domicile de colis postaux et non postaux .	187,054 50	176,391 25
Amendes pour surcharge	18,355 60	7,809 71
Formalités en douane	520,964 50	527,715 70
Dépôt et magasinage	137,915 70	108,286 60
Retard dans le chargement et le déchargement. . .	300,402 48	405,086 00
Location de locomotives, tenders, matériel, etc. .	2,725 62	10,192 59
— de tapissières.	401 40	1,280 70
Déchargement d'office	84,494 49	87,455 00
Entretien et traction sur raccordements.	527,678 21	554,865 24
Redevances pour usage de quais	5,544 70	5,254 95
Location de terrains, vidanges, etc.	70,976 75	64,851 78
Redevances pour utilisation du matériel de l'État sur des lignes étrangères; usage foncier de stations de l'État par des sociétés	618,776 82	1,424,661 85
Surtaxes non remboursées.	927 25	1,055 00
Recettes diverses et change	284,590 65	197,545 77
Total. . fr.	2,660,582 50	3,454,886 62

§ 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

	En 1902.	En 1901.
élevés à fr.	191,169 60	121,297 44

(*Voir* annexe XI.)

§ 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,

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 1902.	En 1901.
Enfants, électeurs, militaires payants, etc. (1) . . fr.		1,095,741 93	1,119,006 70
Ouvriers allant travailler hors frontière (1)		152,475 27	79,747 92
Détenus et leurs gardiens (2)		195,980 22	185,462 80
Émigrants		139,635 25	106,718 81
Sociétaires		1,078,500 32	1,055,765 55
Trains de plaisir		187,465 53	200,328 44
Transports militaires en débet . .	Hommes	694,005 84	612,390 85
	Chevaux	30,395 10	30,450 50
	Bagages et matériel de guerre. .	102,460 48	94,141 25
Transports militaires soldés par les intéressés . . .	Bagages et mobiliers.	17,568 20	15,546 95
	Équipages et chevaux	6,059 00	5,248 00
Chevaux de courses		48,029 70	44,476 70
Transports d'objets et d'approvisionnements pour .	départements ministériels . . .	19,130 10	25,474 00
	armée et prisons.	161,748 10	152,202 27
	divers	3,401 10	5,314 30
	Ensemble. . fr.	3,932,376 14	3,704,255 04

II — Stations.

Le nombre de stations, haltes, points d'arrêt, etc., du réseau exploité par l'État était, au 31 décembre :

	1902.	1901.	Différence en 1902.
Stations	730	729	+ 1
Dépendances	54	51	+ 3
Bureaux intérieurs (bureaux de ville et bureaux auxiliaires) (3).	25	24	+ 1
Haltes	217	209	+ 8
Points d'arrêt (4).	258	262	— 4
Ensemble. . .	1,284	1,275	+ 9

(1) Antérieurement à juin 1901, le montant de la réduction accordée aux ouvriers allant travailler hors frontières était confondu sous la rubrique « enfants, électeurs, militaires payants, etc.

(2) Y compris pour 1902, une somme de fr. 109,838 35 et pour 1901, une somme de fr. 106,327, représentant les frais de transport de voitures cellulaires.

(3) Y compris 15 stations et le bureau belge de Douvres.

(4) Non compris les 19 points d'arrêt de la ligne vicinale à traction électrique aérienne de Mons à Boussu.

Ces différences s'expliquent comme il suit (1) :

EN PLUS :		EN MOINS :		Différences en 1902.
Station : Bressoux.	1	—	—	+ 1
Dépendances : **Elouges (Gare des Houilles grasses), Schaerbeek (Remise)** et **Wondelghem (Raccordements)** (2)	3	—	—	+ 3
Bureau intérieur : **Termonde (Central)**	1	—	—	+ 1
Haltes : Neerlinter (Village), Destelbergen, Kortekeer, Heirweg, Louise-Marie, **Dorinne-Durnal, Appelterre,** Munckswalm et Hauchies .	9	Trou-Louette	1	+ 8
Points d'arrêt : **Heurne, Huyvelde et Wante**	3	Neerlinter (Village), Destelbergen, Kortekeer, Heirweg. Louise-Marie, Munckswalm et Hauchies.	7	— 4

Il existe **26** stations et 1 point d'arrêt communs ou d'échange gérés par l'État, ainsi que **26** stations, 1 halte 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 Bovigny, Etterbeek et Gouy-lez-Piéton, aux haltes de Bruxelles (rue de la Loi), Neerlinter (village), Yves-Gomezée et Zee-Brugge, ainsi qu'au point d'arrêt de Boussu-Route.

La *halte* de Trou-Louette a été transformée en *station* sous le nom de Bressoux. En vue de désencombrer la station de Gand (Sud), le service de certaines expéditions a été reporté sur d'autres stations de la ville.

Des modifications ont en outre été apportées à l'affectation des stations de Ligne, Baelen-Wezel, Hamendes, Vaulx et Westmeerbeek.

Les dénominations des stations de Wesembeek et de Villers-sur-Lesse ont été remplacées par celles d'Ophem et de Villers-sur-Lesse-Jamblinne ; celle de la halte de Stockel, par Wesembeek-Stockel et celles des points d'arrêt de Chemin de Sarolay, Muysen et Appelterre, par Sarolay, Muysen (voyageurs) et Eychem.

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

§ 1er. — Camionnage.

Les dépenses pour le camionnage, la remise à domicile par porteurs et

(1) Les créations nouvelles, en 1902, sont renseignées en caractères gras.

(2) Ancienne *station* de Wondelgem, transformée en *dépendance*, par suite du détournement sur la rive gauche de l'Escaut, du tronc commun aux lignes de Gand à Terneuzen et de Gand-Eecloo-Bruges et sur lequel la nouvelle station de Wondelgem est établie.

par la poste et le port des avis d'arrivée se sont élevées en 1902 à fr. 1,628.947-24 contre fr. 1,575,837-44 en 1901.

Ces dépenses se détaillent comme il suit :

	en 1902.	en 1901.
a) Camionnage (déclarations) . . .	1,385,919 04	1,337,178 54
b) Van Gend (art. 10 de la convention de 1867)	49,000 50	45,931 50
c) Remise à domicile par porteurs à Alost, Bruxelles et Verviers	36,956 37	36,351 62
d) Port à domicile des colis par exprès dans les autres localités et remise des avis d'arrivée	148,034 73	147,918 08
e) Remise à domicile par la poste. .	9,036 60	8,457 70
Fr. .	1,628,947 24	1,575,837 44

Un service de camionnage a été installé aux stations de Cuesmes (État) et d'Uccle-Calevoet, le 1er janvier 1902.

§ 2. — Buffets et buvettes.

L'entreprise du buffet de la station de Bruxelles (Nord) est venue à échéance le 30 septembre 1902; celle du buffet et de la buvette de la station de Namur a dû être résiliée, pour le 1er septembre.

Les deux entreprises ont été mises en adjudication.

La redevance annuelle pour le buffet de Bruxelles (Nord) s'est relevée de fr. 5,000 à fr. 12,000 et celle du buffet et de la buvette de Namur est tombée de fr. 22,333-33 à fr. 16,100, soit donc, pour les deux exploitations, une augmentation de fr. 766-67.

* * *

S'inspirant de ce qui se pratique en Allemagne, en Hollande et en Suisse, l'administration a décidé que toutes les entreprises de buffets et de buvettes seront, dans l'avenir, concédées par voie d'adjudication publique pour une durée minima de trois ans. Après ce terme, le contrat sera prorogé d'année en année, par tacite reconduction, aussi longtemps que l'une des parties contractantes ne l'aura pas dénoncé six mois avant la date initiale du renouvellement.

Précédemment, les entreprises étaient concédées pour une durée de six ans et remises en suite en adjudication.

En instaurant le nouveau régime, l'administration a eu en vue de s'assurer le moyen de pouvoir, non seulement renoncer aux services d'un entrepreneur qui ne lui donnerait pas toute satisfaction, mais encore et surtout de récompenser, par la continuation du contrat, le concessionnaire dont l'exploitation se fera, sous tous les rapports, dans des conditions convenables.

Il n'est pas douteux que l'entrepreneur qui sait que la prolongation de sa concession dépend d'une exploitation irréprochable ne mette tout en œuvre pour satisfaire les voyageurs.

L'administration attend les meilleurs résultats de ce régime.

§ 3. — Trains de voyageurs.

En vue de satisfaire aux nombreuses sollicitations du public et pour parer en même temps aux nécessités du trafic, 119 trains nouveaux de voyageurs ont été mis en marche.

Tous ont rendu les services qu'on était en droit d'en attendre et quelques-uns ont, en outre, présenté ce grand avantage de faciliter sensiblement les relations entre les villes principales du pays, en mettant à la portée des voyageurs de nouveaux moyens de communication aussi rapides que commodes.

A citer notamment les trains nos 2828 et 2829 entre Bruxelles (Nord) et Courtrai et retour;

nos 2346, 2347, 2348 et 2349 entre Namur, Charleroy et Mons et vice-versa, en correspondance immédiate à Namur avec des trains directs de ou vers Liége;

nos 510 et 511 entre Turnhout et Louvain et retour;

nos 440, 441, 442 et 443 entre Ostende et Anvers et retour, organisés pendant la saison balnéaire à l'usage des négociants et gens d'affaires de la métropole, dont les familles villégiaturent sur le littoral.

Des services de navette ont été organisés :

1° entre Courtrai et Audenarde (6 trains) pour faciliter les relations entre la première de ces villes et les localités de la banlieue jusqu'à Audenarde;

2° entre Anvers (Sud) et Vieux-Dieu ou Contich (Est) (16 trains) pour desservir les relations entre les localités de la grande ligne et le quartier du sud d'Anvers, sans entrer à la gare centrale.

Il convient de citer également les trains nos 1540, 1541, 1542 et 1543, entre Arlon et Longwy et retour, qui ont été créés pour établir de nouvelles relations entre la Belgique et l'est de la France.

*
* *

Les modifications ci-après ont été apportées au service international :

1° avant le 1er juillet, les relations entre l'Angleterre et le continent, par la voie d'Ostende, étaient assurées dans chaque sens, par 3 traversées dont l'une s'effectuait durant le jour et les deux autres pendant la nuit.

Or, la traversée de jour comportait, à elle seule, plus de voyageurs que les deux bateaux de nuit pris ensemble; parmi ces derniers, celui dont le départ d'Ostende était fixé à 4 heures 57 et qui repartait de Douvres à 8 heures du soir, était le moins utilisé.

Pour améliorer la situation, cette traversée a été supprimée et remplacée par un nouveau service de jour partant d'Ostende, à 15 heures et de Douvres, à 4 heures du soir.

Ce service a été mis en coïncidence à Ostende avec des trains rapides de et vers Bruxelles et Cologne et il dispose, dans cette dernière station, de bonnes correspondances avec les principaux centres de l'Allemagne : Berlin, Hambourg, Francfort s/M, Leipzig, Dresde, etc.

Cette mesure est particulièrement avantageuse au point de vue des relations de la Belgique avec l'Angleterre, attendu que les voyageurs peuvent maintenant partir soit de Londres, soit de Bruxelles, au milieu de la journée et arriver encore le même soir à destination.

2° Un accord est intervenu avec les diverses administrations intéressées pour supprimer le train de luxe « Amsterdam-Mons » qui n'était pas suffisamment utilisé, et pour organiser, durant l'été, sous le nom d'« Amsterdam-Suisse-Express », un nouveau train de luxe qui circule entre Amsterdam-Bruxelles (Q.-L.) et inversement et qui est réuni, dans cette dernière station, à l'« Ostende-Suisse-Express ». Une excellente relation a été établie ainsi entre la Hollande et la Suisse par la voie de Bruxelles-Luxembourg.

3° Les trains nos 115, partant de Paris pour Amsterdam à midi 40, et 112, (départ d'Anvers [gare centrale] pour Paris à 7 heures 10), ont été accélérés de telle sorte que la durée du parcours du premier a été diminuée de 40 minutes et celle du second, de 20 minutes environ.

4° Les communications directes établies durant la saison balnéaire entre Paris et Ostende par les trains partant de Paris à 7 heures du soir et quittant, en sens inverse, Ostende à 6 heures 12, ont été accélérées : la durée du voyage de Paris à Ostende a été réduite de 24 minutes à l'aller et de 38 minutes au retour.

5° Pour éviter les pertes de temps et parer aux difficultés de tout genre qu'occasionnait l'échange à Mons, Charleroy (Sud) et Namur, des locomotives tractionnant les trains internationaux Paris-Bruxelles et Paris-Cologne, un accord est intervenu avec la compagnie du chemin de fer du Nord pour assurer dorénavant la remorque de ces trains par des machines de l'État belge entre Bruxelles (Midi) et la frontière française et par des moteurs du Nord entre Paris-Liége et inversement.

6° Les relations établies entre Paris et Berlin par les trains 127/31 (départ actuel de Paris à 9 heures 50 du soir) et 32/106 (départ de Berlin à midi 55) ont été accélérées : la durée totale du trajet a été réduite de 25 minutes pour le premier de ces trains et de 50 minutes pour le second.

En outre, les voitures qui circulaient dans ces trains entre Paris-Cologne et inversement effectuent actuellement le trajet de Paris-Berlin et retour de façon à éviter aux voyageurs un changement de voiture à Cologne

*
* *

Depuis le 16 juin, un service de wagon-restaurant a été établi d'une part, entre Esschen et Feignies dans les trains nos 2/138 État belge-n° 122 Nord, et d'autre part, entre Quévy et Esschen, dans les trains nos 115 Nord-145/21 État belge.

Ce service a été organisé comme compensation de la suppression de l' « Amsterdam-Mons-Express », en vue de maintenir aux voyageurs de et pour les Pays-Bas les facilités que leur offrait ce train de luxe.

*
* *

Pendant la saison balnéaire, il a été organisé :

a) un service de voiture-salon entre Ostende et Lille et retour, dans les trains partant d'Ostende à 10 heures 57 et de Lille à 5 heures 18 du soir;

b) un service de wagon-restaurant au départ de Lille pour Ostende, dans le train quittant la première de ces stations à 11 heures 42 et, entre Ostende et Paris, dans le train partant d'Ostende à 16 heures 31;

c) un second service de wagon-restaurant, dans les trains partant de Paris à 7 heures du soir et d'Ostende à 6 heures 12.

* * *

Afin d'éviter un transbordement de voyageurs à Tournai, la voiture-salon qui circulait entre cette station et Bruxelles (Midi) dans le train n° 2591 et entre Bruxelles (Midi) et Tournai dans le train n° 2618, a eu son point de départ et d'arrivée reporté à Lille. Sur le parcours français, cette voiture est considérée comme voiture de 1re classe.

* * *

Un service de wagon-restaurant a été établi, à partir du 1er juillet, entre Ostende et Herbesthal et retour, dans les trains nos 88 à l'aller et 67/65 au retour, partant respectivement d'Ostende à 16 heures 10 et d'Herbesthal à 10 heures 1.

* * *

Afin de répondre à un désir exprimé par la généralité du public, tous les trains qui transportent des ouvriers munis d'abonnements hebdomadaires comportent actuellement des compartiments spécialement réservés à cette catégorie de voyageurs.

Ces voitures sont munies de plaques en tôle portant l'inscription « Abonnés à la semaine ».

* * *

Deux nouveaux appareils pour la délivrance automatique des tickets d'entrée, dont l'un, actionné par des contrepoids et l'autre est par la force électrique, ont été mis à l'*essai* dans la gare de Bruxelles (Nord). Ces deux appareils timbrent automatiquement les tickets de la date du jour de leur délivrance.

§ 4. — Trains de marchandises.

Au nombre des améliorations et innovations apportées dans le service au cours de l'année 1902, il y a lieu de citer :

A. — *Mesures prises en vue de rendre plus régulière la marche des trains et d'obtenir une plus grande célérité dans le transport des marchandises :*

1° les modifications introduites dans l'affectation de nombreux trains de transbordement;

2° l'affectation au transport des marchandises douanées de 26 trains qui n'étaient pas antérieurement placés sous le régime de l'escorte douanière;

3° l'affectation au service postal de plusieurs nouveaux trains de marchandises ;

4° la fixation d'horaires accélérés, notamment pour les expéditions de bétail, chevaux, fruits, journaux, levûres, œufs, poissons, etc.; pour les expéditions en provenance de l'Angleterre, viâ Tilbury-Ostende, en destination de Berlin, Budapest, Chiasso, Cologne, Leipzig, Lille, Paris, Strasbourg, etc.; pour les expéditions originaires de Bielefeld, Gablonz, Herford, Luxembourg, Malmédy, etc., en destination de l'Angleterre, par la même route; pour les expéditions de Stuttgart et de Vienne en destination d'Anvers, Gand et Ostende, etc.;

5° les nouvelles mesures prises en vue de faire assurer par les trains de messageries et de transbordement le transport de nombreuses marchandises du tarif n° 2 qui, étant auparavant transportées par trains de voyageurs, pouvaient compromettre la régularité de la marche de ces trains ;

6° l'organisation de nouveaux trains pour assurer spécialement, pendant la période des concours, les transports de pigeons voyageurs et dégager de ces transports les trains de voyageurs ;

7° le prolongement de Blankenberghe à Heyst du train n° 5249 et le départ de Heyst, au lieu de Blankenberghe, du train n° 5250 ;

8° les modifications apportées au train n° 5870, en vue d'établir un horaire plus rapide pour les marchandises en destination de la ligne de Dinant à Houyet et au delà, transitant par la ligne du Nord-belge ;

9° la réorganisation du service des trains de transbordement desservant la ligne de ceinture de Bruxelles, en vue d'obtenir une marche plus régulière de ces trains et d'assurer la transmission rapide des marchandises remises au transport à Cureghem, Koekelberg et Bruxelles (Nord-Ouest) ;

10° la revision des conditions de transport des marchandises expédiées entre les ports de mer belges, d'une part, l'Alsace-Lorraine, la Suisse et les pays au delà, d'autre part, et inversement ;

11° l'arrangement intervenu entre la direction royale de chemins de fer à Cologne et l'administration des chemins de fer de l'État belge, en vue de régler la transmission des marchandises de grande vitesse expédiées de l'Allemagne vers la Belgique.

B. — *Mesures prises en vue de diminuer ou d'assurer dans de meilleures conditions la manutention des colis en cours de route :*

1° création de nouveaux wagons directs de messageries ;

2° formation de nombreux wagons de dédoublement de wagons de transbordement, notamment pour les expéditions du tarif n° 3 au départ d'Anvers (B. E.).

* * *

Le transport direct des wagons, sans escale dans les stations de coïncidence, a continué à recevoir toutes les extensions possibles, afin d'assurer à l'exploitation les avantages d'une prompte évacuation des gares de formation et d'une utilisation intensive du matériel de transport.

De nouveaux trains ont été mis en marche, afin de maintenir l'organisation du service en rapport constant avec les besoins nouveaux. Ceux-ci, nés de l'extension du trafic en général, sont dus surtout à l'accroissement important des transports en transit, en provenance de l'Allemagne ; le développement de ce dernier trafic est la conséquence, entre autres, de la mise en exploitation des nouveaux quais du sud du port d'Anvers.

Le début de la période habituelle des forts transports a coïncidé avec les grèves des ouvriers mineurs en France ; les établissements industriels du nord et de l'est de la France ont été amenés à se pourvoir de charbon en Allemagne et les transports de combustible ont afflué à nos frontières de l'est : à Hamont, Lanaeken, Visé, Bleyberg et Welkenraedt, tandis que, d'autre part, les chemins de fer français nous remettaient en nombre considérable les wagons vides à renvoyer aux administrations allemandes propriétaires. La régularité du service a néanmoins été assurée dans nos stations d'échange et de formation intéressées, lesquelles n'étaient cependant pas aménagées pour faire face à ce mouvement imprévu.

Dans le courant du mois de décembre, une période de gelée intense a interrompu la navigation, et les transports qui, en temps ordinaire, s'effectuent par eau, se sont reportés sur les voies ferrées. Tandis qu'il en résultait une activité plus grande à l'intérieur du pays, un contingent considérable de transports nous arrivait, en outre, d'Allemagne : le Rhin étant pris par les glaces, les transports affluaient sur les lignes des administrations allemandes et hollandaises, et les voies ferrées belges et le port d'Anvers bénéficiaient du trafic de transit que les concurrents étrangers ne pouvaient plus écouler régulièrement.

L'administration des chemins de fer de l'État a pu, malgré toutes les difficultés qu'elle a eu à surmonter, satisfaire à toutes les exigences du commerce à l'intérieur et avec l'étranger.

D'une façon générale, la période des forts transports a été traversée sans qu'aucun encombrement se soit produit et sans que le cours régulier et normal des transports ait été interrompu ou compromis à un point quelconque du réseau.

* * *

Le service de nuit a été organisé à la station de Bascoup et sur la voie entre Bascoup et Manage et entre La Sambre et Lodelinsart, pendant la période d'activité des transports, afin d'accélérer l'envoi du matériel vide aux points de chargement.

* * *

Pendant cette même période, la circulation des trains de marchandises a été, comme les années précédentes, autorisée le dimanche, notamment pour assurer le transport régulier des betteraves, mais seulement dans la limite de ce qui a été reconnu nécessaire pour dégager les gares de formation et assurer la fourniture du matériel aux centres producteurs.

§ 5. — Mesures diverses prises dans l'intérêt du service et du public.

Prescriptions nouvelles concernant :

le chargement des grosses pièces de cylindres;

les conditions de chargement des expéditions en destination de l'Italie, qui doivent être effectuées au moyen de véhicules dont la longueur de caisse excède 8m.50 ou dont la caisse dépasse les essieux extrêmes de plus de 1m.25;

les conditions d'admission sur les lignes des chemins de fer de l'État, des transports de bois ayant une longueur de plus de 24 mètres jusqu'à 27 mètres.

Mise à la disposition des destinataires d'arbres en grume, de bouts de rails appropriés, formant plan incliné, pour faciliter le déchargement, éviter les dangers et prévenir les avaries qui se produisaient fréquemment au matériel, lorsque l'on faisait tomber les arbres de la hauteur du wagon sur le sol.

Arrangement intervenu entre la compagnie du chemin de fer du Nord français et l'administration des chemins de fer de l'État belge au sujet de la vérification contradictoire des chargements des wagons échangés à Mouscron, afin de mieux déterminer les responsabilités, en cas de transbordement.

Mesures prises en vue des soins à donner aux animaux aux stations frontières où un vétérinaire est préposé à la visite sanitaire.

Extension à 25 nouvelles publications présentant un caractère pornographique, de l'interdiction du transport par chemin de fer.

§ 6. — Tarif des voyageurs et des bagages.

a) *Service intérieur.*

Publication des 6e et 7e suppléments aux conditions réglementaires pour le transport des voyageurs et des bagages en service intérieur de l'État. Modifications en ce qui concerne le transport des ouvriers abonnés et des ouvriers allant travailler hors frontières.

Octroi de la réduction de 50 p. c. en voitures-salon et en compartiments réservés, aux enfants de 3 à 8 ans et aux militaires.

Admission des photocalqueurs et des facteurs des postes au bénéfice du tarif d'abonnements hebdomadaires pour ouvriers.

Autorisation donnée aux chefs de station :

1° de rembourser d'office le prix des billets d'abonnements hebdomadaires complètement inutilisés;

2° de résilier directement les abonnements ordinaires et scolaires, sans intervention de l'administration centrale.

Conclusion, avec le département de la Guerre, d'un contrat fixant uniformément à fr. 1-50 par voyage simple le prix de transport des personnes qui se déplacent isolément en débet pour compte de ce département. Cet arrangement a pour but d'apporter une grande simplification dans les écritures relatives aux transports en question.

Mise en usage de nouveaux modèles de cartes d'abonnements ordinaires et scolaires, de couleur différente pour chaque classe.

Mise en application, pour le calcul des prix de transport des voyageurs et des bagages en service intérieur de l'État, des distances kilométriques figurant au tarif intérieur des marchandises du 1er janvier 1901.

Mise en distribution :

1° à Rixensart, de billets d'aller et retour pour Bruxelles (Q.-L.) valables au retour, de Bruxelles (Midi) à Braine-l'Alleud ;

2° à Braine-l'Alleud, de billets d'aller et retour pour Bruxelles (Midi) valables au retour, de Bruxelles (Q.-L.) à Rixensart ;

3° dans les relations entre Souvré et Liége-Longdoz, de coupons d'aller et retour valables respectivement pour le débarquement ou l'embarquement au retour, à Visé.

b) *Services mixtes.*

Octroi de la réduction de 50 p. c. consentie en service intérieur en faveur des ouvriers d'un même établissement, voyageant en corps.

Octroi de la réduction de 50 p. c. en faveur des ouvriers allant travailler hors frontières.

Autorisation donnée aux voyageurs munis de coupons délivrés par les bureaux de la ligne de Huy-Sud vers Ciney pour les bureaux de la ligne Huy-Nord vers Liége et vice-versa, de traverser la ville de Huy.

c) *Services internationaux.*

Publication :

1° d'un deuxième supplément au tarif entre la Belgique, la France et l'Angleterre, d'une part, et certaines stations des chemins de fer de l'État de Bavière, du Buschtehrad, autrichiens, hongrois, roumains et orientaux, d'autre part, viâ l'Allemagne du centre et du sud ou l'Arlberg ;

2° d'un deuxième supplément au tarif entre l'Angleterre, la France et la Belgique, d'une part, le Danemark, la Suède, la Norwège, la Finlande et la Russie, d'autre part, par Herbesthal et Bleyberg ;

3° d'une nouvelle édition du recueil des tarifs spéciaux des voyages circulaires à prix réduits (fascicules I, II et III).

L'administration a conclu des conventions pour la vente de billets avec les firmes ci-après :

Ch. Parmentier, à Bruxelles; Agence Comet, à Dresde; Agence Kohn, à Dresde, et Stockholm Resebureau, à Stockholm.

§ 7. — Tarifs pour marchandises.

Services intérieur et mixtes.

Conditions réglementaires.

Les additions et les modifications reconnues nécessaires ont été apportées aux conditions réglementaires du tarif intérieur et mixte.

Classification générale des marchandises.

1er janvier. Admission des *noyaux de dattes,* à la 3e classe.

25 — Classification des *lacets, en coton tissé, pour chaussures*, des *soustraines et des tresses pour robes,* à la 1re classe et aux tarifs spéciaux nos 6 et 7.

Déclassement du *borax*, de la 1re à la 2e classe.

10 avril. Classification du *chlorure de calcium calciné* (desséché), à la 3e classe.

Déclassement des *bières en caisses ou en paniers*, de la 1re à la 2e classe.

10 juin. Extension au service mixte avec le chemin de fer de Gand à Terneuzen, du traitement accordé en service intérieur aux envois de : *billettes en bois, carottes, chanvre, foin, lin en tige, navets* et *tourteaux.*

16 — Classification des *briques en ciment* ou *à base de ciment* et *de chaux,* à la 3e classe et au tarif spécial no 12.

25 septembre. Classification de la *lessive du Génie,* à la 2e classe et au tarif spécial no 8 et admission des *nattes ou paillassons (claies) en paille, joncs ou en roseaux,* à la 3e classe.

5 décembre. Classification des *graines de lin,* à la 2e classe et aux tarifs spéciaux nos 8, 18 et 30.

Tarifs spéciaux.

Tarif spécial no 13.

1er janvier. Extension du tarif aux stations de Docherie et de Muysen.

25 — Extension à la station de Boussu.

25 septembre. Extension à la station de Gouy-lez-Piéton.

Tarif spécial no 14.

25 septembre. Admission du *feldspath en pierres.*

Tarifs spéciaux nos 21 et 22.

1er janvier. Extension du tarif à la station de Terneuzen (installations diverses).

Tarif spécial no 26.

1er janvier. Extension du tarif à la relation Vedrin (Produits chimiques de Vedrin) à Ougrée (Cimenterie de la Société d'Ougrée).

1er août. Extension du tarif aux relations :

1° entre Racour, d'une part, Huccorgne, Moha, Moha (carrières) et Statte, d'autre part ;

2° entre Statte, d'une part, et Esemael, Gingelom, Lincent, Neerwinden, Saint-Trond et Waremme, d'autre part.

5 décembre. Extension du tarif à la relation Hasselt (canal) à Tilleur.

Tarif spécial n° 28.

25 janvier. — Extension du tarif à la station de Gouy-lez-Piéton.

Tarif spécial n° 29.

1er janvier. — Extension du tarif à Hermalle s/Huy (La Mallieue) (Usine à zinc de la Nouvelle Montagne, Usine des Produits Chimiques d'Engis).

25 — — Extension du tarif aux stations de Charleroy (Ville-Haute) et de Hamendes.

Tarif spécial n° 30.

25 janvier. — Admission des *biscuits* (*à l'exclusion des biscuits de mer*) et *du poisson en général.*

25 septembre. — Admission des *issues de grains* (*déchets*) et *du son.*

Tarif spécial n° 43.

17 mai. — Extension du tarif aux relations avec le chemin de fer de Chimay.

Tarif spécial n° 49.

26 février. — Publication d'un nouveau tarif, étendu aux envois *de sous-produits des laiteries* (*lait écrémé*, *lait battu*, *fromage mou*, *sérum*).

Tarif spécial n° 53.

5 décembre. — Extension du tarif aux envois d'explosifs à effectuer par quantité maximum de 50,000 kilogrammes.

Tarifs exceptionnels provisoires.

Tarif exceptionnel provisoire n° 6.

26 mai. — Le tarif est étendu à la station de Heirweg.

Tarif exceptionnel provisoire n° 45.

6 août. — Extension du tarif aux transports de *moellons et de pierrailles* à effectuer au départ d'Ecaussines (carrières) et de Soignies.

Tarif exceptionnel provisoire n° 61.

8 janvier. — 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 Cappellen.

Tarif exceptionnel provisoire n° 62.

4 mars. Création d'un tarif applicable aux transports de *plaquettes* (*déchets de carrières*), à effectuer par chargement d'au moins 150,000 kilogrammes, au départ de Quenast à destination d'Anvers (Bassins et Entrepôt) local, pour être dirigés sur le quai de l'entrepôt.

Tarif exceptionnel provisoire n° 63.

5 mars. Création d'un tarif applicable aux transports de *gravier* à effectuer de Visé à Visé (frontière) par chargement d'au moins 150,000 kilogrammes.

Tarif exceptionnel provisoire n° 64.

15 juillet. Création d'un tarif applicable aux transports de *sable* à effectuer de Gand (Port) à Adinkerke-La Panne, par quantité d'au moins 300,000 kilogrammes.

Tarif exceptionnel provisoire n° 65.

20 octobre. Création d'un tarif applicable aux transports de *ciment* à effectuer de Gand (Entrepôt) à Quatrecht, par chargement d'au moins 150,000 kilogrammes.

SERVICES INTERNATIONAUX.

Service belge-néerlandais.

Classification générale des marchandises.

25 janvier. Les *pièces de machines* ou de *mécaniques, construites exclusivement* en fer, en acier ou en fonte, sont rangées à la 3e section. Celles construites *en majeure partie* en fer, en acier ou en fonte, sont rangées à la 2e section.

10 août. Classification *des tisses à tisser hors d'usage*, à la 4e section.
Déclassement *des déchets de fil en général*, de la 2e à la 4e section.

20 octobre. Les *pilotis* sont admis à la 4e section.

Tarifs spéciaux.

Tarif spécial n° IV.

25 janvier. Admission des *balles de graines de lin.*

Tarif spécial n° XIII.

25 janvier. Les prix de ce tarif sont étendus à Gand.

Tarif spécial n° XXIV.

25 janvier. Admission du *plâtre.*

Tarif spécial n° XXVI.

20 octobre. Admission des *tronçons de voie portative.*

Tarif spécial n° XXVIII.

15 mars. Admission des *briquettes de charbon.*

Tarif exceptionnel provisoire A.

25 janvier. Admission des *féverolles* (*paardenboonen*).

Service anglo-belge vià Ostende-Tilbury.

25 janvier. Classification du *zinc en feuilles,* à la 4e section.

10 avril. Classification du *zinc brut, en barres, en feuilles, en plaques ou en saumons,* à la 4e section, et du *zinc en feuilles, nickelé, cuivré ou argenté,* à la 3e section.

Services belges-allemands et belge-luxembourgeois.

1er février. Publication d'un nouveau fascicule B de la 1re partie. Ce fascicule complète comme suit la classification des marchandises :

Carbure de calcium et *carbures d'hydrogène légers,* tarif spécial I ;

Fibres d'adansonie brutes, raffia et *sable de monazite,* tarif spécial II ;

Cendres (poussière) *provenant des hauts-fourneaux traitant les minerais de fer* et *pierres à bâtir artificielles,* tarif spécial III.

1er décembre. Publication du 1er supplément au dit fascicule B. Ce supplément prévoit notamment les mesures suivantes :

La taxation spéciale prévue pour les emballages a été étendue à *tous les bidons,* aux *boîtes en fer-blanc,* aux *caissettes métalliques,* etc.

Le tarif a été complété par la nomenclature des liquides admis au transport en wagons-citernes et autres wagons-réservoirs.

Les *plantes vivantes* ont été admises au bénéfice du tarif spécial de grande vitesse.

La classification des marchandises a été complétée comme suit :

Asbeste (*objets en*), *vieux, hors d'usage et déchets de ces objets,* tarif spécial III.

Lessive caustique épuisée (*résidus de savonneries*) *ayant une teneur en glycérine de* 20 *p. c. au plus,* tarif spécial III.

Lessive caustique épuisée (*résidus de savonneries*) *ayant une teneur de plus de* 20 *p. c et de* 50 *p. c. au plus de glycérine,* tarif spécial I.

Phosphate de chaux, sous forme de précipité d'os ou de
s, tarif spécial III.

Service belge-rhénan-westphalien.

Tarif général.

Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.

Tarifs exceptionnels.

15 janvier. Extension du tarif exceptionnel n° 16 aux transports de et pour Paliseul.

1er avril. Extension des tarifs exceptionnels nos 13 et 14 aux transports d'Isselburg-Anholt et de Herbede vers les ports de mer belges et Terneuzen, et vice-versa.

1er octobre. Extension des tarifs exceptionnels nos 13 et 14 aux transports de Brackel près Dortmund, Essen-Segeroth, Kray (Sud) et Niedersessmar vers les ports de mer belges et Terneuzen, et vice-versa. Extension du tarif exceptionnel n° 16 aux transports provenant des stations allemandes précitées et destinés aux stations belges dénommées, et réciproquement.

1er novembre. Extension aux envois originaires de Rellinghausen (Nord), du tarif exceptionnel pour le transport des houilles, cokes et briquettes des bassins d'Aix-la-Chapelle et de la Ruhr vers les stations belges.

Extension aux envois en destination de Primsweiler, du tarif exceptionnel pour le transport des houilles, etc., des stations belges et Terneuzen, vers certaines stations de la direction royale de chemin de fer à Sarrebrück.

10 — Diminution des taxes applicables aux envois de *lignite* et *briquettes*, originaires de certaines stations vicinales raccordées aux chemins de fer de l'État prussien.

Tarifs exceptionnels nouveaux.

1er octobre. N° 21, pour le transport de *coton brut* et de *déchets de coton*, de Gand (Entrepôt, etc.) transit vers certaines stations allemandes, et vice-versa.

— N° 39, pour le transport de *bière en fûts* par charge complète de wagon, des stations de Dortmund (B. M), (C. M) et (Sud), vers certaines stations belges.

Service belge-allemand.

Tarif général.

1er septembre. Extension du tarif aux stations de Kracks et Windelsbleiche.

Tarifs exceptionnels.

1er septembre. Extension du tarif exceptionnel n° 12 aux stations de Freden, Salzungen et Langelsheim, et du tarif exceptionnel n° 23, aux stations de Bischofswerda, Dresde (A), (F) et (N), Kamenz-en-Saxe et Radeberg.

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.

1er février. Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour le transport des *fers* et *aciers* au départ de certaines stations belges et de Terneuzen, vers certaines gares du chemin de fer de l'État de Bade (trafic local et trafic de transit).

— Introduction de taxes réduites pour le transport des *pommes de terre* entre les ports de mer belges et celui de Terneuzen, d'une part, et les stations des chemins de fer du Guillaume-Luxembourg et de l'Alsace-Lorraine, d'autre part.

— Mise en vigueur de taxes réduites pour le transport du *sable*, de *l'argile* et de la *terre réfractaire*, de certaines stations belges vers Hagondange (Lorraine allemande).

20 juillet. Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour le transport des *scories de puddlage*, *de fonderies de fer*, *de réchauffage*, *de martelage*, *de laminoirs* et des *scories de fours convertisseurs* contenant encore du fer, de la Belgique vers les stations des chemins de fer du Guillaume-Luxembourg et de l'Alsace-Lorraine.

Service belge-Prince Henri.

Tarif général.

1er novembre. Extension du tarif à de nouvelles stations des chemins de fer belges et du Prince Henri.

Tarifs exceptionnels

Extension de différents tarifs exceptionnels à de nouvelles stations des chemins de fer belges et du Prince Henri.

Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour le transport des *scories de puddlage, de fonderies de fer, de réchauffage, de martelage, de laminoirs et des scories de fours convertisseurs* contenant encore du fer, de la Belgique en destination de certaines stations du chemin de fer Prince Henri.

Services néerlando-Bâle et néerlando-sud-ouest allemand.

Tarif général.

1er octobre. Mise en vigueur de nouveaux tarifs pour le transport des marchandises en général entre les Pays-Bas, d'une part, et :

1° Bâle et Delle (transit);

2° les chemins de fer du Guillaume-Luxembourg et de l'Alsace-Lorraine;

3° Bous, Dillingen (Sarre), Sarreguemines, Ulflingen et Völklingen, d'autre part.

Service belge-austro-hongrois.

1er mai. Mise en vigueur d'un 1er supplément au fascicule A de la 1re partie (règlement).

1er mars. Mise en vigueur d'un 1er supplément au fascicule I de la 2e partie, comprenant notamment un nouveau tarif exceptionnel pour *benzine brute tirée du pétrole* et mise en vigueur d'un 1er supplément au fascicule 3 de la 2e partie, comportant entre autres, un nouveau tarif exceptionnel applicable aux envois de *volaille et gibier tués* à expédier en grande vitesse.

Service belge-allemand-russe.

14 janvier. Mise en vigueur d'un 3e supplément au fascicule I de la 2e partie.

Service belge-suisse.

Tarif général.

15 février. Publication d'un 2e supplément au fascicule II (*trafic de transit maritime*) et d'un 1er supplément au fascicule III (*trafic local*).

15 octobre. Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour le transport, en petite vitesse, de *pommes* et de *poires fraîches*, par chargement d'au moins 10,000 kilogrammes par wagon ou payant pour ce poids, de la Suisse vers la Belgique.

15 janvier. Publication d'un 1er supplément au tarif exceptionnel pour le transport des *houilles*, *cokes* et *briquettes de charbon* au départ des stations belges vers la Suisse orientale.

15 juin. Publication d'un 1er supplément au Livret-Barèmes pour le transport des *houilles*, *cokes* et *briquettes de charbon* au départ des stations belges vers la Suisse centrale et occidentale.

Services belge-italien et italo-anglais.

1er avril. Publication d'un nouveau tarif exceptionnel (remplaçant

celui du 1er septembre 1900) pour le transport accéléré des *denrées alimentaires* par wagons complets de l'Italie vers la Belgique et les Pays-Bas viâ le Saint-Gothard ou le Brenner.

— Publication d'un nouveau tarif exceptionnel (remplaçant celui du 1er décembre 1898) pour le transport accéléré des *denrées alimentaires* par wagons complets de l'Italie vers l'Angleterre.

Ce tarif consacre l'admission de la voie d'Ostende à participer, avec celle d'Anvers, aux transports à destination de Londres.

3 septembre. Mise en vigueur d'un 1er supplément au fascicule 1 et d'un 1er supplément au fascicule 2 de la 2e partie du tarif belge-italien par le Saint-Gothard, du 1er septembre 1900, pour le transport des marchandises. Ces suppléments prévoient, notamment, l'introduction de nouveaux articles dans la nomenclature des marchandises, la création de 6 nouveaux tarifs exceptionnels (nos 24, 25, 26, 27a, 27b et 28) et l'extension de certains tarifs exceptionnels à quelques relations dans lesquelles l'utilité de ces tarifs s'était manifestée.

— Mise en vigueur d'un 1er supplément au tarif exceptionnel belge-italien, viâ Bâle-Saint-Gothard, pour le transport des *houilles*, *cokes* et *briquettes de charbon*, du 1er septembre 1900.

15 septembre. Création d'un tarif exceptionnel applicable aux transports de produits métallurgiques par wagons complets de 5,000 et de 10,000 kilogrammes effectués entre la Belgique et l'Italie viâ Mont-Cenis avec lettres de voiture directes prescrivant la réinscription à Lamorteau (frontière).

Service franco-belge-Nord.

Tarif général.

15 avril. Publication d'un 6e supplément au fascicule II, d'un 7e supplément au fascicule III et d'un 5e supplément au fascicule IV.

15 juin. Publication d'un 8e supplément au fascicule III.

10 octobre. Publication d'un 7e supplément au fascicule II.

Ces suppléments sont établis en tenant compte des modifications survenues sur les parcours belge et français.

Service franco-belge-Est.

Tarif général.

1er avril. Publication d'un 4e supplément aux fascicules II et III, d'un 2e supplément au fascicule IV.

1er octobre. Publication d'un 5e supplément aux fascicules II et III.

1er décembre. Publication d'un 6e supplément au fascicule III.

Ces suppléments sont établis en tenant compte des modifications survenues sur les parcours belge et français.

— Publication d'un 1er supplément au tarif spécial des *houilles, cokes* et *briquettes de charbon* au départ des stations belges.

Service franco-belge de grande vitesse.

1er janvier. Publication d'un 1er supplément.
20 — — 2e —

Service franco-belge-Anzin.

1er novembre. Mise en vigueur d'une nouvelle édition du tarif spécial pour le transport des *houilles, cokes* et *briquettes de charbon* au départ des stations belges vers les gares de la compagnie d'Anzin.

Tarifs combinés avec des services de navigation.

1er avril. Mise en vigueur d'un 1er supplément au tarif combiné avec l' « Ostlandske Lloyd » et la « Gotha », comprenant notamment de nouveaux frets pour le parcours maritime.

Tarif de l'Union postale universelle.

15 novembre. Publication d'une nouvelle édition du tarif de l'Union postale universelle.

Recueil des tarifs internationaux applicables aux colis dits « petits paquets ».

1er juillet. Mise en vigueur du 4e supplément au fascicule I.
25 décembre. id. 5e id. id.

Ces deux suppléments apportent des modifications aux taxes applicables sur les parcours étrangers.

IV. — Accidents.

Statistique comparative (1).

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.

§ 1er. — Collisions et déraillements de trains.

Le tableau suivant résume ces renseignements pour chacun des exercices 1893 à 1902.

ANNÉES.	TRAINS DE VOYAGEURS.			TRAINS DE MARCHANDISES.			ENSEMBLE.			Nombre de collisions et 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				
		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.		Voyageurs.	Agents.
1893	37	87,8	620,402	70	46,4	248,755	107	30,4	377,269	25	»	1
1894	19	171,6	1,262,063	50	65,2	346,532	69	45,6	598,359	23	»	1
1895	42	77,9	590,723	54	60,6	330,047	96	34,1	441,092	21	19	5
1896	31	106,5	824,804	54	61,1	347,691	85	38,8	521,697	21	1	1
1897	40	82,8	669,602	64	51,8	311,044	104	31,8	448,951	27	»	1
1898	41	90,1	716,101	54	68,4	398,413	95	38,9	535,521	19	»	1
1899	48	83,6	674,161	67	59,9	350,623	115	34,9	485,665	27	23	1
1900	51	79,0	661,289	59	68,3	420,100	110	36,6	531,921	36	»	5
1901	48	83,7 (2)	707,803	57	70,5	442,295	105	38,3	563,670	25	»	2
1902	61	65,9	574,308	62	61,9	431,203	123	32,7	503,182	36	»	2
Moyennes des dix années.	41	92,9	730,126	59	61,7	362,870	100	36,2	501,033	26		

Les 123 collisions et déraillements de trains survenus en 1902 ne représentent qu'un revers pour 503,182 trains-kilomètres, au lieu d'un revers pour 377,269 trains-kilomètres en 1893.

Les causes en sont indiquées en détail dans l'annexe XLI. Il a paru intéressant de rapprocher pareils renseignements dans le tableau ci-après pour la période de 1882 à 1902.

(1) Cette statistique ne comprend pas les accidents survenus sur les lignes rachetées en 1896 et 1897 pendant la gestion provisoire de ces lignes pour compte de l'État.

(2) Chiffre rectifié.

		1882	1883	1884	1885	1886
Nombre de kilomètres exploités (longueur moyenne) *		2,975	3,045	3,100	3,141	3,171
Nombre de voyageurs embarqués	(milliers).	47,906	49,658	50,466	51,255	51,658
Nombre de trains-kilomètres.	Voyageurs (—).	17,706	16,897	16,918	17,317	17,947
	Voyageurs et marchandises (—).	34,955	33,848	33,269	33,225	33,452
Nombre de collisions de trains	de voyageurs	41	25	21	24	9
	de marchandises	85	64	49	38	42
	Ensemble	126	89	70	62	51
Nombre de déraillements de trains	de voyageurs	44	37	30	26	21
	de marchandises	99	61	42	24	41
	Ensemble	143	98	81	50	62
Total général des collisions et déraillements de trains		269	187	151	112	113

Causes des collisions et déraillements. —

Voies.	Rails cassés	D.	1	»	»	»	1
	Défectuosité des appareils spéciaux de la voie	C.	2	1	1	»	»
		D.	14	3	5	2	3
	Défectuosité du tracé de la voie; surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails)	D.	3	2	3	»	»
	Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	C	»	»	»	»	»
		D.	1	1	2	2	»
	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances	D.	7	2	1	1	4
Matériel roulant.	Attelages rompus ou défaits	C.	4	10	6	2	2
		D.	»	3	»	2	1
	Avaries aux essieux	D.	5	7	7	1	4
	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins	C.	»	2	1	2	»
		D.	9	10	10	2	6
	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages, bris de roues	D.	7	14	3	6	9
	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive	D.	1	»	1	»	»
	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes des ressorts de suspension	D.	5	4	2	3	2
	Autres défectuosités ou avaries au matériel roulant	C.	»	»	»	»	»
		D.	14	4	3	1	3
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.	25	20	12	16	13
		D.	45	19	23	15	14
	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main.	C.	31	22	15	13	22
		D.	1	»	»	»	»
	Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.	C.	6	3	5	7	1
		D.	»	»	»	»	»
	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclanchement.	C.	3	4	»	»	1
		D.	3	1	»	»	1
	Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train.	C.	15	4	4	4	1
		D.	2	»	»	»	»
	Fautes commises dans les manœuvres de gare : mise en marche de machines sans ordre régulier, inobservance des signaux d'arrêt ou arrêt tardif.	C.	2	1	7	2	»
		D.	»	»	»	»	»
	Trains entrant en gare avec trop de vitesse ou dépassant, pour tout autre motif, leur point de stationnement habituel.	C.	12	9	7	12	10
		D.	1	1	3	»	»
	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement sur une voie convergente	C.	30	18	9	8	2
	Autres négligences	C.	19	19	16	18	1
		D.	11	7	3	4	12
	Causes diverses et indéterminées	C.	9	5	7	3	10
		D.	30	23	21	15	5
	Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents.	C.	7	4	6	3	1
		D.	1	»	1	2	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 et 1897, aussi longtemps qu'elles ont été exploitées pour compte de l'État, ni la ligne vicinale de Mons à Bousseu.

1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
3,188	3,198	3,207	3,220	3,241	3,247	3,250	3,260	3,270	3,302	3,311	3,695	4,011	4,051	4,020	4,021
54,064	57,881	59,957	64,229	67,452	68,516	70,970	71,775	76,957	82,677	91,360	101,958	114,858	123,710	124 454	127,110
19,401	20,778	21,548	22,333	22,950	22,881	22,955	25,960	24,810	25,569	26,781	29,360	32,260	33 726	33,974	35,053
53,262	57,588	59,053	59,952	40,252	39,954	10,568	41,287	42,655	14,544	46,691	50,874	55,851	58,512	59,185	61.891
8	19	13	21	17	14	11	11	13	14	8	19	20	20	18	26
40	36	61	59	50	52	34	34	19	27	29	27	32	27	24	31
48	55	74	80	67	66	45	45	32	41	37	46	52	47	42	57
31	31	19	29	26	30	26	8	29	17	32	22	28	31	30	35
35	50	57	65	65	49	36	16	35	27	35	27	35	32	35	31
66	81	76	94	91	79	62	24	64	44	67	49	63	63	65	66
114	136	150	174	158	145	107	69	96	85	104	95	115	110	105	125

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

»	»	2	1	1	2	3	»	»	2	1	»	»	»	2	1
»	»	1	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»
1	3	1	6	2	»	»	»	2	2	1	»	1	1	»	1
2	2	»	»	»	2	1	»	2	»	»	»	»	»	»	»
1	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»
»	»	1	1	»	»	»	1	3	1	2	2	»	1	1	1
1	3	2	3	1	4	1	1	5	1	2	»	»	1	1	6
7	6	5	3	2	3	8	4	2	3	3	2	2	3	3	6
2	1	2	1	4	3	1	»	1	1	»	»	»	»	»	»
5	6	7	5	5	7	12	3	4	3	8	7	9	9	9	9
»	»	»	»	»	»	»	»	1	3	1	1	1	»	»	»
1	2	3	6	4	7	4	»	2	3	2	2	1	2	1	2
13	8	6	13	16	2	10	3	13	3	8	4	13	6	8	12
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1	1	1	2	2	3	1	1	»	»	1	1	2	1	1	3
»	»	»	1	»	1	1	»	»	»	1	»	»	»	»	»
2	»	2	5	1	4	4	2	1	1	1	3	4	2	4	»
8	9	25	17	18	22	9	9	6	5	2	9	5	13	8	12
16	20	26	26	28	33	21	7	13	13	18	12	14	13	14	20
9	12	7	24	11	19	17	14	14	13	9	13	13	9	16	21
»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»
3	1	6	5	5	1	4	5	»	»	2	1	3	1	»	9
»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	1	1	»	1	»	»
»	»	2	»	2	»	2	3	»	3	»	1	»	1	»	2
»	»	»	»	»	»	2	»	1	»	»	1	»	1	»	1
3	12	10	6	14	10	3	1	1	6	7	7	12	10	3	7
»	»	»	»	»	»	1	»	»	1	»	»	»	»	»	1
2	4	5	6	3	»	3	»	3	1	3	8	6	3	4	9
»	»	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»
7	2	9	7	3	2	1	3	3	3	1	3	4	2	1	2
»	»	»	1	»	»	»	»	3	»	»	»	»	4	1	1
8	8	7	16	10	18	3	6	»	4	4	»	2	»	2	3
13	14	14	19	11	11	3	4	3	1	3	4	2	3	1	9
3	3	9	9	4	7	1	2	2	1	3	»	2	1	2	1
2	2	3	6	1	»	1	»	2	3	»	2	3	2	4	2
22	33	16	23	18	3	4	3	10	7	19	18	17	22	19	12
6	3	11	12	8	9	3	3	3	2	8	3	13	1	3	11
4	6	4	5	10	4	»	»	3	»	2	2	»	1	»	6

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

§ 2. — Accidents de personnes attribuables aux collisions et aux déraillements de trains.

Des 123 collisions et déraillements de trains constatés en 1902, 36 ont fait des victimes, savoir (annexe XLI) :

		1902.	1901.
Voyageurs	Tués	»	»
	Blessés	31	14
	Contusionnés	83	36
	Totaux	114	50
Agents du chemin de fer	Tués	2	2
	Blessés	14	11
	Contusionnés	45	27
	Totaux	61	40
	Ensemble	175	90

§ 3. — Accidents de personnes dus a d'autres causes qu'a des collisions et déraillements de trains.

A. Voyageurs (*voir* annexe XLII, littéra *A*) :

	1902.	1901.
Tués	6	7
Blessés	78	50
Contusionnés	98	95
Totaux	182	152

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

	1902.	1901.
Tuées	25	25
Blessées	54	25
Contusionnées	17	32
Totaux	96	82

C. Agents du chemin de fer (*voir* annexe XLII, littéra *C*) :

	1902.	1901.
Tués	31	46
Blessés	230	166
Contusionnés	629	780
Totaux	890	992

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

	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
Dans les stations . . .	18	12	11	17	18	14	18	18	20	9
Dans les ateliers . . .	»	3	»	1	»	2	1	1	»	»
En accrochant des véhicules	2	»	3	4	2	1	6	1	3	1
En décrochant des véhicules	»	»	1	1	1	2	1	»	3	»
Gardes-barrières . . .	7	2	»	4	3	4	1	5	3	2
Gardes-route.	1	2	6	1	3	3	5	3	2	1
Gardes chargés du contrôle des coupons, tombés ou atteints. .	1	»	2	»	»	»	1	1	2	2
Autres agents des trains: chefs-gardes, gardes-bagages, machinistes, chauffeurs, etc., tombés ou atteints . . .	1	4	4	5	7	1	3	5	5	1
Agents atteints en dehors de tout service.	11	6	8	7	6	6	9	10	6	7
En réparant les voies et les bâtiments. . . .	4	6	1	7	2	9	3	2	1	8
Agents d'autres administrations.	2	»	4	4	1	»	2	»	1	»
Ensemble des tués . .	47	35	40	51	45	42	50	46	46	31

Résumé pour 1902.

Les accidents relevés aux §§ 2 et 3 se résument comme suit pour l'année :

		Tués.	Blessés.	Contusionnés.	TOTAL.
Voyageurs atteints . .	dans les collisions et déraillements de trains.	»	31	83	114
	par leur imprudence, par la faute des agents de l'administration ou par suite de défauts d'installations ou de défectuosités au matériel	6	78	98	182
Employés et ouvriers du chemin de fer atteints	dans les collisions et déraillements de trains	2	14	45	61
	dans les stations, ateliers ou sur la voie par leur imprudence, défaut de précaution, manquement aux instructions, par suite de causes qu'aucune mesure ne pourrait guère prévenir, défaut d'installation d'outillage ou de défectuosités au matériel	31	250	629	890
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		25	54	17	96
Ivresse, folie et suicide		33	1	»	34
Ensemble pour l'année 1902. . .		97	408	872	1,377

Pour les années antérieures, *voir* l'annexe XLIII.

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.
1893	77	615	298	990	524,257	65,639	135,462	40,776
1894	72	687	271	1,030	573,427	60,097	152,350	40,084
1895	96	948	236	1,280	444,092	44,971	180,648	33,307
1896	84	903	400	1,387	527,908	49,713	110,861	31,971
1897	79	892	319	1,290	591,024	52,344	146,366	36,194
1898	72	723	413	1,208	706,589	70,366	123,183	42,115
1899	118	587	1,146	1,851	473,317	95,147	48,736	30,174
1900	89	418	1,264	1,771	657,435	139,980	46,291	33,039
1901	80	266	970	1,316	739,816	222,501	61,016	44,974
1902	64	407	872	1,343	967,053	152,067	70,976	46,084
Moyenne pour 10 années.	83	644	618	1,315	629,492	95,283	107,589	37,872

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

§ 4. — Personnes tuées depuis 1835.

Depuis l'origine des chemins de fer de l'État, il y a eu 158 personnes tuées dans les collisions et les déraillements de trains, c'est-à-dire *par le fait du service*, savoir : 78 voyageurs et 80 agents de l'administration (annexe XLIII.)

Quant aux tués dans les gares ou en pleine voie, par suite de leur inattention ou de leur imprudence, etc., on compte 222 voyageurs et 2,364 agents de l'administration (1).

En dehors des voyageurs et des agents du chemin de fer, 1,349 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. ; 813 autres, par suite d'ivresse, folie et suicide (1).

(1) Pour l'année 1902, l'annexe XLII donne des détails circonstanciés au sujet de ces accidents.

V. — Contraventions.

Pendant l'année 1902, il a été constaté sur les chemins de fer exploités par l'Etat 1,003 contraventions aux lois et aux règlements de police, savoir :

Circulation illégale sur les voies ferrées et entraves apportées à la circulation des trains.	149
Plantations, dépôts, constructions, etc., dans les zones asservies du chemin de fer.	5
Fausses déclarations sur l'espèce, le poids, la quantité, l'origine ou la destination des marchandises expédiées	50
Contraventions diverses non comprises dans les trois catégories indiquées ci-dessus	38
Voyageurs dépourvus de billets réguliers	226
Voyageurs ayant sauté sur un train en marche ou ayant descendu du train avant l'arrêt, ou du côté opposé au quai de débarquement	121
Voyageurs ayant pris place dans les voitures dont l'accès leur est interdit.	10
Voyageurs ayant commis d'autres contraventions relatives à la police des trains de voyageurs	404
Total. . .	1,003

Les contraventions constatées en 1901 étaient au nombre de 1,183. Il y a donc eu, en 1902, une diminution de 180 contraventions.

2e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

Situation des lignes en exploitation.

§ 1er. — Longueur des lignes exploitées au 31 décembre 1902 (1).

	MÈTRES COURANTS.		
	SECTIONS belges.	Prolongements sur territoire étranger.	Ensemble.
Chimay	59,868	»	59,868
Flandre Occidentale	163,970	14,722	178,692
Gand à Terneuzen	26,488	14,590	41,078
Hasselt à Maeseyck	40,567	»	40,567
Malines à Terneuzen	43,900	23,586	67,486
Nord-Belge	165,626	3,400	169,026
Taviers à Embresin (2)	9,433	»	9,433
Termonde à Saint-Nicolas	21,146	»	21,146
Longueur totale exploitée (1) (*voir* annexe XLVI)	530,998	56,298	587,296

(1) Pour l'établissement de cette longueur, les parties de lignes *communes à plusieurs compagnies* ont été portées en compte à chacune des administrations qui les coexploitent. La longueur de ces voies communes était de 85,595 mètres à la fin de l'exercice 1902.

(2) Chemin de fer d'intérêt local.

Le réseau des compagnies comprenait au 31 décembre 1902 :

	Sections belges.		Prolongements sur territoire étranger.		Réseau entier.	
	Mètres.	P. °/₀.	Mètres.	P. °/₀.	Mètres.	P. °/₀.
1° Parties affectées au transport des voyageurs et des marchandises	528,957	99.62	56,298	100 »	585,255	99.65
2° Parties utilisées au trafic des marchandises seulement . .	2,041	0.38	»	»	2,041	0.35
Totaux. . .	530,998	100 »	56,298	100 »	587,296	100 »

Ce réseau se trouve établi à double voie sur une étendue de 142,471 mètres, représentant 24.62 p. c. de la longueur totale et à simple voie, sur une étendue de 444,825 mètres, représentant 75.38 p. c. de cette longueur.

L'annexe XLIV 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 1902	En 1901.
Voies principales.	Sections belges	669,177	669,177
	Prolongements sur territoire étranger. .	56,298	56,298
	Ensemble. . .	725,475	725,475
Voies accessoires, de garage, de service, etc.		285,230	282,603
	Totaux. . .	1,010,705	1,008,078

Les voies principales parcourues par les trains représentent 71.77 p. c. et les voies accessoires 28.23 p. c. du réseau exploité en 1902.

§ 3. — Stations, haltes et points d'arrêt.

L'annexe XLV indique, par compagnie, le nombre de bureaux existant sur les chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1902.

En voici les chiffres totaux, comparés aux données correspondantes de 1901 :

	SUR les sections belges.		SUR les sections étrangères.		Ensemble.		
	1902	1901	1902	1901	1902	1901	Différences pour 1902.
Stations	121	121	15	15	136	136	»
Haltes	19	19	»	»	19	19	»
Points d'arrêt	55	55	1	1	56	56	»
Totaux	195	195	16	16	211	211	»

Les 136 stations existant fin 1902 comprennent 52 (1) *gares communes,* utilisées par plusieurs administrations.

§ 4. — Gares privées et raccordements industriels.

L'annexe XLV montre, par compagnie, le nombre des établissements industriels reliés aux chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1902.

Elle peut se résumer comme il suit :

	1902	1901	Différences pour 1902.
Établissements raccordés aux chemins de fer en pleine voie (gares privées)	35	35	»
Établissements reliés aux stations des compagnies	80	(2) 78	+ 2
Totaux	115	(2) 113	+ 2

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.

§ 5. — Raccordements et traversées a niveau de lignes vicinales.

Il y avait, au 31 décembre 1902, huit raccordements de lignes vicinales aux chemins de fer concédés, contre neuf(2) en 1901 à la même date. De même, on comptait dix traversées à niveau par des vicinaux, contre huit (2) à la fin de l'exercice 1901.

---

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

(2) Chiffre rectifié.

II.

Situation du matériel roulant.

L'annexe XLVI 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 1902.	En 1901.	Différences pour 1902.
Locomotives		298	285	+ 13
Tenders		213	196	+ 17
Voitures à vapeur		8	8	»
Véhicules	à voyageurs	448	427	+ 21
	à bagages	221	222	— 1
	à marchandises	6,845	6,749	+ 96
	pour services divers	27	25	+ 2
	Ensemble	7,541	7,423	+118

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

		Par kilomètre de ligne.	
		En 1902.	En 1901.
Matériel de traction.	Locomotives (1)	0.51	0.51
	Tenders	0.36	0.33
Matériel de transport.	Voitures à voyageurs (2)	0.76	0.72
	Fourgons à bagages	0.37	0.37
	Wagons à marchandises	11.65	11.49
	Véhicules divers	0.05	0.04
	Ensemble.	12.83	12.62

(1) Y compris les voitures à vapeur.

(2) Non compris les voitures à vapeur.

III.

Parcours des trains.

L'annexe XLVII montre, par compagnie et par nature d'emploi, le parcours kilométrique effectué, en 1902, 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 1902. .	3,530,503	14,718	3,545,221
	En 1901. .	3,530,691	14,781	3,545,472
Différences pour 1902. . .		— 188	— 63	— 251
Trains de marchandises . .	En 1902. .	1,851,142	13,673	1,864,815
	En 1901. .	1,799,333	13,525	1,812,858
Différences pour 1902. . .		+ 51,809	+ 148	+ 51,957
Trains mixtes.	En 1902. .	546,299	27,740	574,039
	En 1901. .	557,783	27,740	585,523
Différences pour 1902. .		— 11,484	»	— 11,484
Totaux. . .	En 1902. .	5,927,944	56,131	5,984,075
	En 1901. .	5,887,807	56,046	5,943,853
Différences pour 1902 . .		+ 40,137	+ 85	+ 40,222

IV.

Mouvement et recette des transports (1).

Au point de vue de l'exploitation, la situation des lignes concédées n'a subi aucune modification en 1902.

Le mouvement et la recette des diverses catégories de transports se rapportant à ces lignes s'établissent comme il suit :

§ 1er. — Voyageurs.

Les résultats généraux des transports de voyageurs, en 1902 et en 1901, se résument ainsi (*voir* annexe XLVIII) :

	MOUVEMENT.			RECETTE.			PRODUIT MOYEN par voyageur.		
	1902.	1901.	Différences pour 1902.	1902.	1901.	Différences pour 1902.	1902.	1901.	Différences pour 1902.
1re classe	358,361	377,610	— 19,249	737,085	706,843	+ 30,242	2.057	1.872	+ 0.185
2e —	1,891,143	1,934,861	— 43,718	1,932,773	1,912,466	+ 20,307	1.022	0.988	+ 0.034
3e —	13,131,712	13,028,704	+ 103,008	5,065,978	5,022,177	+ 43,801	0.386	0.385	+ 0.001
Ensemble. . .	15,381,216	15,341,175	+ 40,041	7,735,836	7,641,486	+ 94,350	0.503	0.498	+ 0.005

En 1902, le mouvement et la recette des voyageurs ont augmenté, respectivement, de 0.26 p. c. et de 1.23 p. c., comparativement aux données correspondantes de 1901.

Le nombre de voyageurs a progressé, en 1902, sur les trois chemins de fer suivants : Flandre Occidentale (47,086 voyageurs *en plus*), Malines à Terneuzen (10,899 voyageurs) et Hasselt à Maeseyck (9,809 voyageurs). Par contre, ce mouvement a fléchi sur les cinq autres railways concédés, notamment sur la ligne de Chimay (10,548 voyageurs *en moins*) et sur le Nord belge (7,349 voyageurs).

Quant aux recettes provenant du transport des voyageurs, elles se sont accrues, en 1902, sur quatre lignes, principalement sur celles de la Flandre Occidentale (59,246 francs *en plus*) et sur le Nord-belge (37,918 francs). Une diminution de ces recettes s'est produite sur les quatre autres chemins de fer concédés, notamment sur la ligne de Chimay (10,461 francs *en moins*).

---

(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 56,298 mètres en 1902 et en 1901, établis sur territoire étranger. Faute de comptabilités distinctes, les *moyennes* ont dû être calculées sur l'ensemble de l'exploitation.

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

	Par kilomètre de ligne :	
	Mouvement. — Voyageurs.	Recette. — Francs.
En 1902	26,190	13,171 95
En 1901	26,122	13,011 30
Augmentation pour 1902.	68	160 65

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

	Mouvement.		Recette.	
	En 1902.	En 1901.	En 1902.	En 1901.
1re classe.	2.33 %	2.46 %	9.53 %	9.25 %
2e —	12.30 %	12.61 %	24.98 %	25.03 %
3e —	85.37 %	84.93 %	65.49 %	65.72 %
	100. »	100. »	100. »	100. »

La recette des voyageurs représente 28.80 p. c. du produit total de l'exploitation en 1902 et 28.96 p. c. en 1901.

§ 2. — Bagages.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1902.	1901.	Différences pour 1902.	1902.	1901.	Différence pour 1902.
Transports	taxes au minimum (colis) .	31,492	29,119	+ 2,373	315,340	309,696	+ 5,644
	— au poids (quintaux) .	118,857	117,163	+ 1,694			

Le produit de ces transports entre pour 1.17 p. c. dans la recette générale de l'exploitation en 1902 et en 1901.

§ 3. — Petites marchandises.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1902.	1901.	Différences pour 1902.	1902.	1901.	Différence pour 1902.
Envois	taxés au minimum (colis). . .	170,607	265,159	— 94,552	1,437,809	1,366,352	+ 71,457
	— au poids (quintaux). . .	814,072	788,005	+ 26,067			

La recette produite par cette catégorie de transports forme 5.35 p. c. de la recette totale en 1902 et 5.18 p. c. en 1901.

§ 4. — Grosses marchandises.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1902.	1901.	Différences pour 1902.	1902.	1901.	Différence pour 1902.
Expéditions	taxées au minimum (nombre).	50,885	53,508	— 2,623	14,786,603	14,515,805	+ 270,798
	— au poids . . (tonnes).	14,341,364	13,992,923	+ 348,441			

La recette provenant des grosses marchandises transportées en 1902 a augmenté de 270,798 francs ou de 1.87 p. c. par rapport au chiffre correspondant de 1901.

En 1902, il y a eu accroissement de produits, principalement sur le Nord-belge (300,598 francs *en plus*), puis sur les railways de la Flandre Occidentale (97,745 francs) et de Chimay (37,097 francs); mais, par contre, il a été constaté une réduction de recettes sur les chemins de fer de Malines à Terneuzen (128,149 francs *en moins*), de Gand à Terneuzen (35,682 francs) et de Taviers à Embresin (6,687 francs).

Le produit du trafic des grosses marchandises constitue 55.05 p. c. de la recette générale de l'exploitation en 1902 et 55.02 p. c. en 1901.

§ 5. — Finances.

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

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1902.	1901.	Différence pour 1902	1902.	1901.	Différence pour 1902
Groupes	163,724	155,394	+ 8,330	28,858	27,275	+ 1,583

La recette des articles de finances correspond à 0.11 p. c. du produit total de l'exploitation en 1902 et à 0.10 p. c. en 1901.

§ 6. — Équipages.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1902.	1901.	Différences pour 1902	1902.	1901.	Différences pour 1902
Équipages	transportés à grande vitesse	14	146	— 132	1,349	2,425	— 1,076
	— à petite —	2,196	2,077	+ 119	15,192	14,442	+ 750
Ensemble . . .		2,210	2,223	— 13	16,541	16,867	— 326

Le produit des expéditions d'équipages représente 0.06 p. c. de la recette générale en 1902 et 0.07 p. c. en 1901.

§ 7. — Chevaux et bestiaux.

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

			MOUVEMENT.			RECETTE.		
			1902.	1901.	Différences pour 1902	1902.	1901.	Différences pour 1902
Transports effectués (1)	à grande vitesse	taxés par envoi (expéditions) . . .	233	247	— 14	3,788	3,992	— 204
		— par tête (animaux)	»	»	»			
	à petite vitesse	taxés par envoi (expéditions) . . .	5,892	6,090	— 198	108,148	110,275	— 2,127
		— par tête (animaux)	13,965	14,352	— 387			
Ensemble : Transports		taxés par envoi (expéditions) . . .	6,125	6,337	— 212	111,936	114,267	— 2,331
		— par tête (animaux)	13,965	14,352	— 387			

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

La recette afférente aux transports d'animaux entre pour 0.42 p. c. dans le produit total de l'exploitation en 1902 et 0.45 p. c. en 1901.

§ 8. — Produits extraordinaires.

Ces produits se sont élevés : en 1902, à . . . . . fr.		2,426,815
en 1901, à		2,393,639
Augmentation en 1902 . . fr.		33,176

Les produits extraordinaires forment 9.04 p. c. de la recette totale en 1902 et 9.07 p. c. en 1901.

§ 9. — Récapitulation des recettes.

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

	En 1902.	En 1901.		Différences pour 1902.
Voyageurs . . . . . fr.	7,735,836	7,641,486	+	94,350
Bagages.	515,340	509,696	+	5,644
Marchandises { petites . . .	1,437,809	1,366,352	+	71,457
Marchandises { grosses. . .	14,786,603	14,515,805	+	270,798
Finances	28,858	27,275	+	1,583
Équipages	16,541	16,867	—	326
Chevaux et bestiaux. . . .	111,936	114,267	—	2,331
Ensemble . . . fr.	24,432,923	23,991,748	+	441,175
Produits extraordinaires . .	2,426,815	2,393,639	+	33,176
Totaux . . . fr.	26,859,738	26,385,387	+	474,351

Les recettes totales opérées en 1902 ont ainsi augmenté de 474,351 francs ou de 1.80 p. c., comparativement à celles qui ont été réalisées en 1901.

Les recettes encaissées par chacune des compagnies en 1902 présentent, par rapport aux produits perçus en 1901, les différences ci-après :

	MONTANT TOTAL DES RECETTES.		Différences pour 1902.	
	en 1902.	en 1901.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Chimay	682,847	655,890	+ 26,957	+ 4.11
Flandre Occidentale	5,946,794	5,827,158	+ 119,636	+ 3.13
Gand-Terneuzen.	729,586	776,642	— 47,056	— 6.06
Hasselt-Maeseyck	226,975	217,731	+ 9,244	+ 4.25
Malines-Terneuzen	1,601,515	1,659,737	— 58,222	— 2.53
Nord Belge.	19,344,484	18,937,753	+ 406,731	+ 2.15
Taviers-Embresin	45,542	50,591	— 7,049	— 13.99
Termonde-Saint-Nicolas	284,595	280,285	+ 4,110	+ 1.47
Totaux. . .	26,859,738	26,385,387	+ 474,351	+ 1.80

D'après les chiffres de ce tableau, les produits bruts de l'exploitation, en 1902, se sont accrus sur les cinq chemins de fer suivants : Nord belge (406,731 francs *en plus*), Flandre Occidentale (119,636 francs), Chimay (26,957 francs), Hasselt à Maeseyck (9,244 francs) et Termonde à Saint-Nicolas (4,110 francs). Par contre, les recettes brutes ont diminué, en 1902,

sur les trois autres lignes concédées, à savoir : Gand à Terneuzen (47,056 fr. *en moins*), Malines à Terneuzen (38,222 francs) et Taviers à Embresin (7,049 francs).

Proportionnellement, la progression des produits de toute nature, en 1902, a été la plus sensible sur les railways de Hasselt à Maeseyck (4.25 p. c. *en plus*), de Chimay (4.11 p. c.) et de la Flandre occidentale (3.13 p. c.), tandis que la diminution a été la plus forte pour les lignes de Taviers à Embresin (13.99 p. c. *en moins*) et de Gand à Terneuzen (6.06 p. c.).

*
* *

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

	En 1902.		En 1901.	
Voyageurs	28.80		28.96	
Bagages	1.17		1.17	
Marchandises petites	5.35		5.18	
Marchandises grosses	55.05	100. »	55.02	100. »
Finances	0.11		0.10	
Équipages	0.06		0.07	
Chevaux et bestiaux	0.42		0.43	
Produits extraordinaires	9.04		9.07	

V.

Dépenses d'exploitation.

L'annexe XLVIII donne la répartition, par compagnie, des dépenses d'exploitation effectuées en 1902.

Ces dépenses sont ci-après comparées aux chiffres correspondants de 1901 :

	MONTANT TOTAL DES DÉPENSES.		DIFFÉRENCES POUR 1902.	
	EN 1902.	EN 1901.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Chimay	653,110	508,362	+ 144,748	+ 28.47
Flandre Occidentale	2,367,413	2,375,751	— 8,338	— 0.35
Gand-Terneuzen	458,882	472,674	— 13,792	— 2.92
Hasselt-Maeseyck	220,094	209,832	+ 10,262	+ 4.89
Malines-Terneuzen	889,831	975,139	— 85,308	— 8.75
Nord-Belge	7,386,445	7,208,824	+ 177,591	+ 2.46
Taviers-Embresin	30,319	33,804	— 3,485	— 10.31
Termonde-Saint-Nicolas	158,762	144,943	+ 13,819	+ 9.53
Totaux	12,164,826	11,929,329	+ 235,497	+ 1.97

L'augmentation totale des dépenses en 1902, par rapport à celles de 1901, est de 235,497 francs ou de 1.97 p. c.

Ainsi que le montre le tableau qui précède, les frais de l'exploitation se sont accrus, en 1902, sur quatre chemins de fer concédés, principalement sur les lignes Nord-belges (177,591 francs *en plus*) et de Chimay (144,748 francs), ensuite sur celles de Termonde à Saint-Nicolas (13,819 francs) et de Hasselt à Maeseyck (10,262 francs).

Ces frais ont fléchi sur les quatre autres railways, particulièrement sur celui de Malines à Terneuzen (85,508 francs *en moins*), puis sur les lignes de Gand à Terneuzen (13,792 francs), de la Flandre Occidentale (8,358 francs) et de Taviers à Embresin (5,485 francs).

Proportionnellement, les accroissements de dépenses de l'exploitation, en 1902, sont attribuables, notamment aux lignes de Chimay (28.47 p. c. *en plus*) et de Termonde à Saint-Nicolas (9.53 p. c.), alors que les réductions de dépenses se rapportent surtout à la ligne de Taviers à Embresin (10.31 p. c. *en moins*) et à celle de Malines à Terneuzen (8.75 p. c.).

VI.

Produits nets de l'exploitation.

L'annexe XLVIII indique le montant des recettes nettes de l'exploitation encaissées en 1902, par chacune des compagnies.

Ces produits nets sont ci-dessous comparés à ceux de l'exercice 1901.

	MONTANT TOTAL DES RECETTES NETTES.		DIFFÉRENCES POUR 1902.	
	En 1902.	En 1901.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs	Francs.	Francs.	P °/₀.
Chimay	29,737	147,528	— 117,791	— 79.84
Flandre Occidentale	1,579,581	1,451,407	+ 127,974	+ 8.82
Gand-Terneuzen	270,504	305,768	— 35,264	— 10.95
Hasselt-Maeseyck	6.881	7,899	— 1,018	— 12.89
Malines-Terneuzen	711,684	664.598	+ 47,086	+ 7.08
Nord-Belge	11,958,069	11,728,929	+ 229,140	+ 1.95
Taviers-Embresin	15,025	16,587	— 5,564	— 21.49
Termonde-Saint-Nicolas	125,653	135,542	— 9,709	— 7.17
Totaux	14,694,912	14,436,058	+ 258,854	+ 1.65

Les bénéfices obtenus en 1902 ont augmenté, par rapport au rendement net de l'exploitation en 1901, sur les trois chemins de fer ci-après : Nord-belge (229,140 francs *en plus*), Flandre Occidentale (127,974 francs) et Malines à Terneuzen (47,086 francs), tandis qu'ils ont baissé sur les cinq autres lignes concédées, particulièrement sur celles de Chimay (117,791 francs *en moins*) et de Gand à Terneuzen (33,264 francs), puis sur celles de Termonde à Saint-Nicolas (9,709 francs), de Taviers à Embresin (5,564 francs) et de Hasselt à Maeseyck (1,018 francs).

Proportionnellement la progression des recettes nettes, en 1902, a été la plus sensible pour les railways de la Flandre Occidentale (8.82 p. c. *en plus*), et de Malines à Terneuzen (7.08 p. c.). Quant à la dépression de ces recettes, elle s'applique surtout à la ligne de Chimay (79.84 p. c. *en moins*), puis à celles de Taviers à Embresin (21.49 p. c.), de Hasselt à Maeseyck (12.89 p. c.) et de Gand à Terneuzen (10.95 p. c.).

VII.

Coefficients de l'exploitation.

Le rapport proportionnel des dépenses totales aux recettes brutes de l'exploitation, en 1902, est indiqué à l'annexe XLVIII, pour chaque compagnie intéressée.

Voici la comparaison de ces proportions aux mêmes données de 1901 :

	COEFFICIENTS DE L'EXPLOITATION.		DIFFÉRENCES POUR 1902.	
	En 1902.	En 1901.	En plus.	En moins.
	P. C.	P. C.	P. C.	P. C.
Chimay	95.64	77.50	18.14	»
Flandre Occidentale	59.98	62.07	»	2.09
Gand-Terneuzen	62.91	60.88	2.03	»
Hasselt-Maeseyck	96.97	96 37	0.60	»
Malines-Terneuzen	55.56	59.47	»	3.91
Nord-Belge	38.18	38.07	0.11	»
Taviers-Embresin	69.95	67.08	2.87	»
Termonde-Saint-Nicolas	55.82	51.71	4.11	»
Réseaux réunis	45.29	45.21	0.08	»

Ce tableau montre que le rapport p. c. des frais d'exploitation aux recettes brutes totales de 1902, comparativement aux résultats de l'exercice 1901, s'est accru sur six chemins de fer concédés, notamment sur la ligne de Chimay (18.14 p. c. *en plus*), puis sur celles de Termonde à Saint-Nicolas (4.11 p. c.) et de Taviers à Embresin (2.87 p. c.). Le coefficient d'exploitation a fléchi sur les deux autres railways concédés, à savoir : Malines à Terneuzen (3.91 p. c. *en moins*) et Flandre Occidentale (2.09 p. c.).

VIII.

Résultats généraux de l'exploitation.

Les résultats généraux de l'année 1902, comparés à ceux de l'exercice précédent, peuvent se résumer comme il suit :

	En 1902.	En 1901.	Différences pour 1902.
Longueur kilométrique *moyenne* exploitée .	587km.296	587km.296	»
Parcours kilométrique des trains (*voir* annexe XLVII)	5,984,075km	5,945,853km	+ 40,222km
Recettes brutes (*voir* annexe XLVIII). . fr.	26,859,738	26,585,587	+ 474,551
Dépenses d'exploitation (—) . . .	12,164,826	11,929,529	+ 235,497
Recettes nettes (—) . . fr.	14,694,912	14,456,058	+ 238,854
Rapport proportionnel des dépenses d'exploitation au total général des recettes. . .	45.29 p. %	45.21 p. %	+ 0.08 p. %.

Par unité de travail, ces résultats donnent, en 1902, 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.	11,406	10,909	497	2.2510	2.1530	0.0980
Flandre Occidentale	22,087	13,249	8,838	2.6305	1.5779	1.0526
Gand à Terneuzen	17,756	11,171	6,585	3.2327	2.0338	1.1989
Hasselt à Maeseyck.	5,595	5,425	170	1.8843	1.8272	0.0571
Malines à Terneuzen	23.731	13,185	10,546	3.1471	1.7486	1.3985
Nord-Belge	114,447	43,700	70,747	6.1106	2.3332	3.7774
Taviers à Embresin.	4,595	3,214	1,381	1.0836	0.7580	0.3256
Termonde à Saint-Nicolas. . . .	13,449	7,508	5,941	2.3768	1.3268	1.0500
Pour l'ensemble des lignes. (En 1902 . .	45,734	20,713	25,021	4.4885	2.0329	2.4556
Pour l'ensemble des lignes. (En 1901 . . .	44,927	20,312	24,615	4.4391	2.0070	2.4321
Augmentation pour 1902 . .	807	401	406	0.0494	0.0259	0.0235

IX.

Personnel.

L'annexe XLIX présente la situation numérique, par compagnie, du personnel utilisé par les chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1902.

En voici les chiffres totaux comparés aux données correspondantes de 1901 :

	En 1902.	En 1901.	En plus pour 1902.
Fonctionnaires et employés de tous grades.	1,338	1,334	4
Agents divers et ouvriers	4,355	4,281	74
Totaux.	5,693	5,615	78

X.

Accidents.

L'annexe L donne le relevé, par compagnie, des accidents survenus aux personnes, en 1902, sur les chemins de fer concédés. Ce relevé, comparé à celui des accidents qui se sont produits en 1901, peut se résumer comme il suit :

		NOMBRE DE VICTIMES			
		Tuées.	Blessées.	Contusionnées.	Total.
A. Par le fait du service (collisions et déraillements)	Voyageurs	»	24	34	58
	Agents des compagnies	»	1	»	1
Ensemble.	En 1902	»	25	34	59
	En 1901	2	12	32	46
Différences pour 1902		— 2	+ 13	+ 2	+ 13
B. Par le fait des victimes ou de circonstances diverses (imprudence, suicide, etc.)	Voyageurs	»	2	3	5
	Agents des compagnies	3	9	24	36
	Personnes étrangères au service autres que des voyageurs.	16	10	5	31
Ensemble.	En 1902	19	21	32	72
	En 1901	20	47	34	101
Différences pour 1902		— 1	— 26	— 2	— 29
Totaux	En 1902	19	46	66	131
	En 1901	22	59		147
Différences pour 1902		— 3	— 13	»	— 16

XI.

Contraventions.

Le nombre de contraventions aux lois et aux règlements de police, constatées pendant les années 1902 et 1901 sur les chemins de fer concédés, est indiqué ci-après :

	En 1902.	En 1901.
Circulation illégale sur les voies ferrées et dans les stations .	23	38
Entraves apportées à la circulation des trains	7	17
Abandon d'attelages dans les stations ou dans les dépendances des railways	5	»
Plantation d'arbres ou érection d'établissements prohibés dans la zone asservie des chemins de fer	»	1
Voyageurs dépourvus de billets ou munis de coupons irréguliers	34	40
Voyageurs descendus des trains en marche ou du côté opposé à celui qui est indiqué par l'administration	15	10
Voyageurs ayant fumé dans les voitures non réservées à cet usage	3	1
Fausses déclarations sur l'espèce, le poids ou la quantité des marchandises expédiées	1	1
Totaux. . .	88	108
Diminution pour 1902. . .	20	

XII.

Améliorations et innovations.

Les principales améliorations et innovations réalisées en 1902, dans les divers services des lignes concédées, sont les suivantes :

Chimay.

Introduction de trois suppléments au tarif intérieur de la Société, pour le transport des marchandises, tapissières, valeurs, œuvres d'art, objets précieux, équipages, dépouilles mortelles et animaux vivants.

Emploi de la traverse en chêne créosoté en renouvellement de billes en chêne non préparé, de la voie principale.

Installation d'un pont à peser à la station de Séloignes-Monceau.

Construction d'une citerne à la maison de garde du P. N. n° 11.

Améliorations diverses à la maison de garde du P. N. n° 24, ainsi qu'aux pavillons habités à Momignies par le receveur des douanes et par le chef de station.

Flandre Occidentale.

Mise en marche journalière : 1° d'un nouveau train de voyageurs d'Ingelmunster à Thielt et retour; — 2° d'un train direct supplémentaire pour voyageurs de Paris à Ostende et retour, pendant la saison balnéaire.

Adhésion à toutes les modifications de tarifs et de classification des marchandises proposées en service mixte avec le réseau de l'État belge.

Renouvellement de 4,433 mètres courants de voie de rails en fer au moyen de rails vignoles en acier de 12 mètres de 38 kilogrammes par mètre.

Renouvellement de 8 branchements complets et de 2 croisements; remplacement de 1,218 paires d'éclisses plates ordinaires par des éclisses cornières en acier doux type État belge.

Établissement de 1.269 mètres de voies nouvelles de service, soit à Menin 510 mètres, à Wevelghem 459 mètres et à Thielt 300 mètres.

Remplacement des barrières à lisses par des barrières roulantes en fer, avec passage pour piétons, à 7 passages à niveau.

Placement de treuils d'un modèle simplifié pour la manœuvre simultanée des barrières roulantes de 29 passages à niveau.

Amélioration du pavage des cours aux marchandises des stations de Thourout, Roulers Rumbeke, Thielt, réparation de l'empierrement de celles des stations de Lophem, Zedelghem et Aerseele et extension du pavage à Iseghem et Wevelghem.

Élargissement du pavage du passage à niveau n° 75 à la station de Roulers et remplacement de la traversée vicinale de ce passage par une autre complétement neuve.

Construction d'une annexe aux locaux dépendant du magasin central à Bruges.

Construction à Roulers d'une forge pour le service des voies et travaux.

Agrandissement de l'atelier des menuisiers à Saint-Michel.

Établissement à Menin d'une signalisation spéciale comprenant 2 disques d'arrêt, un appareil à double transmission et un bolt-lock.

Établissement à proximité du passage à niveau n° 35 à Menin d'un disque d'arrêt à 2 faces rouges enclenché avec les barrières roulantes de ce passage à niveau.

Enclenchement à Saint-Michel de deux excentriques et d'une plate-forme avec le disque d'arrêt et enclenchement de cette plate-forme avec un signal à distance au moyen d'un bolt-lock placé sur le fil de connexion de ce signal.

Établissement à Gits d'une signalisation enclenchée avec les excentriques extrêmes vers Lichtervelde.

Établissement à Lendelede d'appareils de sécurité ayant pour but d'enclencher les excentriques 1 et 2 avec le signal à distance vers Heule.

Placement d'un appareil porte-pétards, système Dusautoir, au signal à distance couvrant d'un côté le pont tournant d'Ingelmunster.

Construction d'une fosse de visite à Lichtervelde et à Courtrai.

Augmentation de l'effectif du matériel de traction par l'acquisition d'une locomotive à voyageur et d'un tender.

Installation d'une forerie aux ateliers de Saint-Michel et de Courtrai.

Renouvellement des caisses de 9 wagons fermés ainsi que de 6 wagons cavaliers avec ossature en fer, d'après le type de l'État belge.

Construction de 2 wagons fermés de 10 tonnes en remplacement d'un de 5 tonnes et d'un de 10 tonnes démolis.

Amélioration de l'éclairage à 2 voitures de première classe, 2 de seconde et 46 de troisième.

Renouvellement de la peinture de 110 voitures à voyageurs, 23 fourgons, 105 wagons divers, 4 voitures à vapeur et 13 locomotives.

Renouvellement d'une chaudière d'une locomotive à marchandise.

Gand a Terneuzen.

Introduction de trois suppléments au tarif intérieur belge de la Société, pour le trafic des marchandises, tapissières, etc.

Allongement de la voie d'évitement à Langerbrugge, Philippine et Terneuzen.

Mise à double voie entre Terneuzen et Sluyskil.

Agrandissement et reconstruction de plusieurs bâtiments de gare.

Achat d'une locomotive, de 2 tenders, 46 wagons de 10 tonnes, 1 de 12 tonnes et 8 de 15 tonnes.

Hasselt a Maeseyck.

Introduction d'un supplément au tarif intérieur de la Société, pour le transport des voyageurs et des bagages, et de deux suppléments au tarif pour le trafic des marchandises, tapissières, etc.

Mise en œuvre de 48 rails en acier de 9 mètres, plus 48 paires d'éclisses à cornières.

Remplacement de 4 barrières à lisses.

Améliorations diverses à la maisonnette n° 20.

Placement d'une jauge de chargement en fer, système État belge à la station d'Eelen.

Réparations importantes aux signaux à distance.

Réfection des empierrements des chemins d'accès de Genck, d'Asch et de Maeseyck.

Achat d'une grue de chargement.

Réparation de 5 voitures à voyageurs.

Malines a Terneuzen.

Introduction d'un supplément au tarif intérieur belge de la Société pour le transport des voyageurs et des bagages, et de deux suppléments au tarif pour le trafic des marchandises, tapissières, etc.

Mise en vigueur d'un tarif spécial de transit applicable aux expéditions de certaines marchandises effectuées par charges complètes de 5,000 kilogrammes ou payant pour ce poids, provenant ou en destination de Hamme et importées par navire par le port de Terneuzen.

Agrandissement de 5 maisonnettes de garde.

Construction d'un bureau pour les employés préposés au service des marchandises à Puers.

Achat d'un pont à peser de 50 tonnes pour la station de La Clinge.

Aménagement du bureau des recettes d'Axel.

Construction d'une voie aux gares de Thisselt (116 mètres) et de Hulst (250 mètres) et d'une liaison de voies à Saint-Gilles (65 mètres).

Construction d'un puits à la maisonnette n° 107 à Sluyskill.

Réfection de la remise aux locomotives à Terneuzen.

Renouvellement du quai à minerais et d'une partie du quai de Little à Terneuzen.

Reconstruction du pont de chemin de fer à Terneuzen.

Acquisition de terrain à Hulst et à Willebroeck pour l'agrandissement des voies.

Construction de la double voie entre Sluyskill et Terneuzen (4,292 m.); prolongement de 16 aqueducs.

Construction d'un truck automobile.

Acquisition d'une grue à vapeur et de 3 bennes à charbon.

Construction d'une voiture mixte de 1re et de 2e classe n° 12.

Nord-Belge.

Extension de la distribution de billets aller et retour aux ouvriers allant travailler temporairement hors frontières.

Assimilation aux sociétaires, des ouvriers d'un même établissement voyageant en groupe.

Application d'une taxe unique par homme-voyage pour le transport des militaires voyageant en débet.

Organisation d'un contrôle unique des voyageurs transportés entre Bruxelles et Quévy et entre Liége et Mons, en service mixte avec l'État belge.

Extension du service de la halte de Tailfer, aux envois de colis de 60 kilogrammes et moins, affranchis au moyen de timbres.

Introduction d'un supplément au tarif intérieur de la Société pour le transport des voyageurs et des bagages, et d'un supplément au tarif pour le trafic des marchandises, tapissières, etc.

Réédition du tarif des houilles transportées en service franco-belge-Anzin.

Application (1re étape) à partir du 1er juillet 1902, d'un service commun de traction avec l'État, jusqu'à la frontière franco-belge, des trains rapides de Liége et de Bruxelles pour Paris, de manière à éviter l'échange des machines à Namur, à Charleroy et à Mons, et à réduire ainsi, et même supprimer pour certains trains, la durée de stationnement dans ces gares.

Création : 1° d'un train direct aller et retour de Liége à Mons par Namur et Charleroy, d'accord avec l'État belge, en vue d'améliorer les relations entre les quatre bassins houillers belges; — 2° du train n° 62 entre Liége-Guillemins et Flémalle, en correspondance à cette dernière gare avec le train-tramway n° 60 pour Statte; — 3° du train-tramway n° 35 partant les dimanches et les jours de fête, de Flémalle pour Liége-Guillemins, en correspondance, à Flémalle, avec le train-tramway n° 31 de Namur à Liége-Longdoz; — 4° du train-tramway n° 1555 entre Frameries et Mons; — 5° du train-tramway n° 1556 entre Frameries et Quévy.

Prévision d'arrêt : 1° du train n° 2, à Java; — 2° du train-tramway n° 68, à Bas-Oha.

Changement de l'horaire ou des points de départ et d'arrivée de plusieurs trains de voyageurs, en vue de mieux assurer la correspondance avec d'autres trains.

Services électriques.

Réalisation des enclenchements électriques des sémaphores sur la section de Flémalle-Haute à Liége-Guillemins.

Contrôle électrique de signaux à Tilleur.

Contrôle de l'aiguille n° 17 à Longdoz.

Contrôle d'aiguilles et de signaux à Ougrée.

Installation du téléphone entre le bureau des sous-chefs et l'usine électrique de la gare de Saint-Martin.

Modification du contrôle des signaux aux postes 1 et 2 de la gare de Frameries. Contrôle d'aiguilles au poste 2.

Installation du téléphone à Frameries entre la gare et le poste 1.

Service de l'éclairage.

Ougrée. — Éclairage des quais par des lampes Washington.

Kinkempois. — Installation du bec Auer dans les ateliers. — Installation complémentaire d'éclairage au gaz aux ateliers de Saint-Martin.

Service du petit matériel.

Les gares de Liége-Longdoz, Ougrée, Tilleur et Engis ont été munies d'extincteurs système Dick.

Livré à la station de Hermalle une bicyclette pour la remise des télégrammes et des avis d'arrivée.

Placé au réfectoire des agents des trains à Charleroy, un réchaud à gaz pour la préparation des aliments.

Service de la signalisation et des enclenchements.

Transformation des deux postes sémaphoriques terminus de la gare de Tilleur en postes intermédiaires pour éviter la coupure du block-système à la traversée de la gare.

Déplacement du block-système à Ougrée.

Installation de jalons mires avec lanterne aux gares de Kinkempois, Ougrée, Hermalle, Huy et Andenne.

Installation du block-système sur la section de Quévy à Frameries.

Complément d'enclenchements, système Bouré, aux gares d'Ampsin et de Marche-les-Dames.

Installation d'enclenchements, système Bouré, aux raccordements Beer à Jemeppe et des carrières à Tailfer.

Service de la traction et du matériel.

Application du frein Westinghouse à 11 locomotives-tramways et 2 machines Mammouth.

Montage d'un réservoir-annexe au réservoir principal du frein Westinghouse à 7 locomotives mixtes.

Installation d'un abri toiture à 4 machines.

Remplacement à 4 locomotives-tramways de l'ancienne chaudière à six atmosphères par un générateur à huit atmosphères à foyer carré avec dôme de prise de vapeur.

Application du frein à vide à 4 machines de fortes rampes.

Application d'appareils pour le chauffage par la vapeur à une machine à marchandises à quatre essieux

Le matériel de traction s'est accru de 4 locomotives Compound à grande vitesse, à deux essieux accouplés et à bogies avec tenders à trois essieux.

18 voitures de 3e classe à six compartiments et 4 voitures de 3e classe à guérite, avec frein Westinghouse, intercommunication pneumatique et chauffage par termo-siphon, 8 fourgons à bagages à miroirs, avec frein à vis, frein Westinghouse et intercommunication pneumatique, ont été construits en remplacement d'ancien matériel dont la démolition est décidée.

Construction de 75 wagons fermés 20 tonnes de 45 mètres cubes.

Reconstruction avec lestage 12 tonnes, de la caisse de 19 fourgons à marchandises 8 tonnes.

Un fourgon à bagage a été transformé en wagon de secours pour le dépôt de Namur; il a été muni de deux lampes Wells n° 3.

Application de portillons et établissement de passerelles d'intercommunication à onze voitures à voyageurs.

Substitution du frein Westinghouse au frein à vide à 94 voitures et à 18 fourgons à bagages.

Application de l'intercommunication pneumatique à 17 voitures et à 10 fourgons à bagages.

Application de la conduite du frein Westinghouse à 4 voitures de 1re classe et à 4 voitures mixtes 1re et 2e classe.

Service des voies et travaux.

Kinkempois. — Établissement d'un abri au dessus du poste d'aiguilleurs du triage.

Installation d'une nouvelle pompe double de 0.21 et remplacement de la locomobile de 6 chevaux par une de 12 chevaux.

Ougrée. — Modification et extension d'une partie des installations du service local.

Seraing. — Allongement du quai à voyageurs de gauche.

Val Saint-Lambert — Relèvement des voies entre le pont sur la Meuse et la station.

Flémalle-Haute. — Amélioration des cabinets d'aisance.

Flémalle-Grande. — Allongement des quais à voyageurs.

Ampsin. — Amélioration des installations du service local.

Huy. — Établissement d'un pavage céramique sur la partie du quai principal situé au-delà du passage supérieur vers Namur.

Java. — Construction d'un four à cuire le pain et d'un cabinet d'aisance.

Andenne. — Construction d'une buanderie pour le chef de gare.

Allongement du quai à bestiaux et installation d'un dispositif de traction pour le transbordement des véhicules.

Allongement des quais à voyageurs.

Sclaigneaux. — Déplacement vers Liége du raccordement de l'usine à plomb de la Société Dumont et frères.

Relevage des voies principales, reconstruction et élargissement du passage inférieur de l'usine à zinc de la même société.

Dave. — Allongement du quai à voyageurs de gauche.

Tailfer. — Construction d'une buanderie et d'un magasin.

Allongement du quai à voyageurs.

Lustin. — Allongement du quai à voyageurs de gauche.

Yvoir. — Allongement des ailes du bâtiment des voyageurs et construction d'une lampisterie isolée.

Construction d'un logement pour le chef de district.

Houx. — Reconstruction avec mise à double voie du tablier métallique du pont sur la Meuse.

Dinant. — Installation d'une voie de ceinture avec nouveau levier à la cabine 1.

Remplacement par un pavage, de l'empierrement de la cour aux marchandises.

Remplacement de deux plaques tournantes de $4^{m}.20$ par d'autres de $4^{m}.80$ de diamètre.

Waulsort. — Agrandissement du bâtiment principal et installation d'une consigne.

Hastière. — Allongement du quai à voyageurs de droite.

Construction d'un logement pour le chef de district.

Kil. 0 *à* 106^{965}. Substitution de rails 45 kilogrammes aux rails 30 kilogrammes existant sur 9,566 mètres.

Allongement du passage inférieur en maçonnerie de $1^{m}.45$ d'ouverture sur la rue Garde-Dieu à Angleur, par un tablier métallique de 7 mètres d'ouverture.

Agrandissement des maisons de gardes, construction de fours à cuire le pain et de cabinets d'aisance aux passages à niveau n° 56, 66, 90 et 105.

Construction d'une maison de garde au passage à niveau n° 92.

Construction d'un puits avec pompe au passage à niveau n° 106.

Remplacement par des barrières roulantes en fer des barrières à lisses des passages à niveau n°s 5, 7, 16, 27, 83, 90 et 108.

Allongement des quais à voyageurs des points d'arrêt de Renory, Béguines, Route de Montegnée, Rue du Chêne Profondeville.

Remplacement des chapes et des parapets du pont sur la Meuse au Val-Saint-Lambert.

Saint-Martin. — Remplacement d'une plaque de 12m.50 par un pont tournant de 17 mètres.

Déplacement de la voie d'accès et de la porte du magasin à bois.

Landelies. — Installation de grillages à la porte et de volets aux fenêtres du bâtiment principal.

Thuin. — Amélioration du tracé des voies principales.

Aménagement d'une buanderie pour le chef de gare.

Raccordement des carrières de M. Masson.

Installation de grilles aux châssis des pignons de la halle aux marchandises.

Solre-sur-Sambre. — Installation de grilles aux châssis des pignons de la halle aux marchandises.

Bifurcation de Mons. — Établissement d'un puits pour les gardes.

Frameries. — Aménagement d'un cabinet d'aisance pour le chef de gare.

Amélioration du logement du chauffeur de l'usine hydraulique.

Agrandissement des maisons de gardes des passages à niveau nos 101 et 110 de la ligne de Mons-Hautmont.

Taviers a Embresin.

Introduction de trois suppléments au tarif intérieur de l'exploitant, pour le transport des voyageurs, bagages, marchandises, etc.

Réfection de 105 mètres de voie et d'un excentrique à la gare de transbordement de Noville-Taviers.

Remplacement de deux wagons ouverts à marchandises par deux nouveaux.

Termonde a Saint-Nicolas.

Délivrance, en service intérieur de la Société, d'abonnements hebdomadaires d'ouvriers aux facteurs, aux facteurs-surnuméraires et aux candidats facteurs de l'administration des postes.

Adhésion à toutes les modifications de tarifs et de classification des marchandises proposées en service mixte avec le réseau de l'État belge.

Réglementation du transport en service des agents de la Compagnie et des membres de leur famille.

Remplacement de 1,826 billes en chêne.

Ballastage de la voie : utilisé 1,320 tonnes de cendrées.

Construction d'un nouveau réduit en bois aux barrières no 5, 9 et 10.

Placement d'une barrière à bascule à la barrière no 1.

Placement de gouttières pour la descente des eaux au bâtiment des ateliers et remise aux voitures.

Saint-Nicolas. — Restauration du bâtiment de la station et dépendances.

Clôture en vieilles billes goudronnées depuis la rampe jusqu'au sémaphore de la voie du raccordement vers la rue de Plaisance.

Ballastage de toute la station.

Renouvellement complet de la voie directe et de toutes les voies secondaires.

Améliorations apportées au pavage de la cour aux marchandises.

Belcele. — Construction d'un nouveau cul de sac.

Amélioration de la plaine donnant accès au bâtiment de la station.

Waesmunster. — Réparations à la clôture de la station.

Remplacement complet de billes, crampons et boulons avec le ballastage de la voie directe comprise entre l'excentrique de sortie vers la halte Sombeke et la barrière n° 13.

Amélioration de la plaine donnant accès au bâtiment de la station.

Sombeke. — Consolidation et prolongement du quai à voyageurs.

Hamme. — Restauration du pavage de la cour aux marchandises et de la rampe.

Remplacement de l'éclairage au pétrole par l'acétylène.

Moerzeke. — Réparations au pavage de la cour aux marchandises.

Amélioration du chemin conduisant à la station.

Construction d'un réduit en bois.

Réparations diverses à 6 locomotives et renouvellement des caisses de 2 wagons fermés.

ANNEXES

DE LA PARTIE A.

ACTIF. N° I. — BILAN. — *Situation générale depuis*

			SOMMES TOTALES.
Capitaux utiles de premier établissement appliqués	à la construction et au rachat des lignes, des bâtiments, matériel fixe, etc., etc., ainsi qu'aux travaux de parachèvement	1,554,944,397 86	2,041,100,957 84
	à l'acquisition du materiel de traction et de transport, outillage des ateliers, etc., pour l'ensemble du réseau 395,260,630 37	486,156,559 98	
	au rachat du matériel des compagnies . . 90,895,929 61		
Dépenses de parachèvement imputées sur les budgets de l'exploitation (1).			11,090,438 79
Approvisionnements en dépôt (ann. XXII et XXXII)			45,162,403 74
Recettes brutes de l'exploitation (ann. XII)		4,993,556,623 15	4,999,379,346 92
Produits divers encaissés par l'administration des domaines pour le compte du chemin de fer (ann. XI)		5,822,723 77	
Intérêts en compte-courant de l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation et intérêts des soldes actifs accumulés			217,485,712 12
Ensemble (2) . . . fr.			7,314,218,859 41

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

(2) En défalquant de l'actif et du passif les intérêts réciproques s'élevant (actif fr. 217,485,712 12 — passif fr. 7,764,377 37) fr. 209,721,334 75, le bilan se clôture au montant total de fr. **7,104,497,524.66**

l'origine jusque fin 1902. PASSIF.

		SOMMES TOTALES.
Dotation dont le Trésor a disposé pour l'amortissement, de l'origine de l'exploitation à fin 1902. .		129,144,060 75
Reste à amortir (ann. II et VII).		1,911,956,897 11
Capital utile, non compris l'amortissement indirect (1) . . . . . fr.		2,041,100,957 84
Intérêts et amortissement (ann. VII et VIII)		1,675,887,505 84
Parts des recettes attribuées aux sociétés dont l'État exploite les lignes	219,303.078 96	
Sommes bonifiées aux compagnies concessionnaires en exécution d'un arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles, du 26 avril 1885, pour transports en service ayant transité par leurs lignes avant 1885 (2).	1,639,518 57	233,565,536 36
Redevance ou loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière.	12,622,958 85	
Dépenses d'exploitation (annexe VIII)		2,966,400,988 66
Intérêts : des soldes passifs accumulés, des avances faites par le Trésor pour le renouvellement de rails ainsi que des loyers et des parts de recettes versés aux compagnies dont l'État exploite les lignes.		7,764,577 37
Total du passif. . . . . fr.		6,922,719,364 07
Pour balance — Parachèvement sur compte d'exploitation. . . . 11,090,458 79		
Pour balance — Approvisionnements en réserve dans les dépôts . 45,162,405 74	181,778,160 59	
Pour balance — Soldes actifs accumulés (an. VIII et IX) — en caisse, fin 1902. . . . . 125,525,518 06		391,499,495 54
Pour balance — Soldes actifs accumulés (an. VIII et IX) — intérêts réciproques . . . . . (3) 209,721,554 75		
Ensemble		7,314,218,859 41

(1) Si l'on en déduit l'amortissement de fin 1901 (fr. 120,747,796.91), le *capital utile* soumis aux charges en 1902 est de fr. 1,920,353,160.93 (voir annexe VI).

(2) Depuis 1886, les dépenses de cette nature sont imputées couramment sur le budget de l'exploitation.

(3) *Voir* page 4, renvoi (2).

ACTIF. **N° II. — Compte de premier établissement** *de l'ensemble du réseau en*

			COUT des LIGNES EXPLOITÉES et de celles en voie de construction.
A. Capital de premier établissement et de parachèvement des lignes construites directement par l'État :			
a) Lignes en exploitation et parachèvement y relatif . . . . . fr.		429,015,413 46	
b) — en construction		18,400,168 65	478,370,274 97
c) Travaux en cours d'exécution		25,771,368 04	
d) Aliénations d'immeubles, subsides, etc. (*voir* passif)		5,183,324 82	
B. Capital de premier établissement des lignes construites à forfait, y compris leur parachèvement :			
a) Lignes en exploitation . . . . . fr.		156,009,124 10	
b) Parachèvement	travaux livrés à l'exploitation	15,641,379 46	171,749,183 88
	— en cours d'exécution.	98,680 62	
C. Capital correspondant aux lignes rachetées :			
a) Prix des lignes rachetées. . . . . fr.		758,696,402 85	
b) Parachèvement y effectué par l'État	travaux livrés à l'exploitation.	100,205,668 88	861,359,456 07
	— en cours d'exécution.	2,457,084 34	
D. Dépenses de parachèvement spéciales aux lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts de recettes.	travaux livrés à l'exploitation.	8,449,208 88	8,537,876 47
	— en cours d'exécution.	88,667 59	
E. Intérêts intercalaires des capitaux :			
a) Lignes en exploitation		20,867,906 98	24,820,110 14
b) — et travaux en cours d'exécution.		3,952,203 16	
F. 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.			52,044,985 20
G. Dépenses générales pour études de projets de construction de lignes : personnel, mobilier et frais de bureau, etc.			14,044,308 35
H. Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines et outillage des ateliers, etc.	Commandé par l'État . . fr.	395,260,630 37	486,156,859 98
	Repris aux compagnies . .	90,895,929 61	
Total du capital de *premier établissement* . . . . . fr.			2,097,052,455 06

exploitation et des travaux en cours d'exécution au 31 décembre 1902. PASSIF.

				CAPITAUX AMORTIS ET A AMORTIR.
Dotation pour l'amortissement des CAPITAUX UTILES	ramenés à une échéance commune pour toute la période antérieure à l'exercice 1901 . . . . . fr.	128,894,976 01		129,144,060 73
	correspondant aux lignes, travaux, etc., livrés à l'exploitation en 1901 et en 1902 (constructions et acquisitions nouvelles).	249,084 72		
Amortissements indirects.	Aliénations d'immeubles — 1° à l'intervention du Département des Finances : jusqu'au 31 décembre 1901	4,069,165 88		
	pour l'exercice 1902	27,484 63		
	2° transfert de bâtiments aux administrations des postes et des télégraphes jusqu'au 31 décembre 1901	254,049 21		
	pendant l'année 1902.	84,475 98		(1) 5,183,324 82
	Participation des villes dans divers travaux	391,181 88		
	Travaux abandonnés. — Anvers à Tilbourg	278,449 14		
	Wavre à Jodoigne	78,521 40		
	Ensemble des amortissements . . . . . fr.			134,327,385 55
Reste à amortir pour	Lignes en exploitation y compris les intérêts intercalaires y relatifs			(2) 1,911,956,897 11
	Lignes en construction . . . . . fr.	18,400,168 65	46,815,969 24	
	Travaux d'extension en cours d'exécution.	28,415,800 59		50,768,172 40
	Intérêts intercalaires — des lignes en construction. .	1,670,298 53	3,952,203 46	
	des travaux en cours d'exécution	2,281,904 63		
	Total égal à l'actif . . fr.			2,097,052,455 06

(1) Cette somme est déduite, annexe XIV, pour établir le *capital utile* entré dans le domaine exploité.

(2) En y ajoutant fr. 129,144,060-73 d'amortissement (ann I), on obtient fr. 2,041,100,957-84, montant du *capital utile*.

DOIT.

N° III. — Compte des recettes et des

Dépenses budgétaires et crédits supplémentaires de 1902.	Services communs. . . . . fr.	2,820,122 »	
	Voies et travaux { entretien, surveillance, etc.	27,491,612 36	
	Voies et travaux { construction de lignes et travaux	293,363 64	
	Traction et matériel	67,081,539 »	134,185,223 »
	Exploitation.	34,167,825 »	
	Perception et contrôle des recettes et des matières.	2,630,761 »	
Crédits supplémentaires pour exercices clos et périmés		1,627,707 »	
Différence entre l'évaluation des dépenses d'exploitation portées au bilan de 1901 et les dépenses effectives de cet exercice, arrêtées conformément à la loi de comptabilité de l'État, le 31 octobre de l'exercice suivant (140,684,060 — 140,642,879-20), soit en moins (*voir* annexe V).		— 41,180 80	+ 1,586,526 20
		Ensemble	135,771,749 20
A déduire :			
Étude et surveillance de travaux de construction de lignes, etc., somme liquidée à charge du budget, mais incombant au capital			293,363 64
		Reste.	135,478,385 56
Balance : recettes nettes de l'exploitation (*voir* page 2 et ann. VIII)			79,987,261 66
		Fr.	215,465,647 22

N° IV. — Compte financier. —

Charges des capitaux engagés dans le réseau exploité	du chef de la dette unifiée au 31 décembre 1900 (Ann. XIX du compte-rendu de 1901.) . .	Intérêts. . fr. 54,260,795 73	62,468,609 54	65,137,549 43
		Amortissemt. fr. 8,207,813 81		
	et des capitaux dépensés en 1901 et 1902	Intérêts. . . 2,480,459 88	2,668,909 89	
		Amortissemt. 188,450 01		
Parts de recettes versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes			4,663,394 73	(1) 4,882,994 73
Loyer annuel pour l'usage de la ligne de Spa a la frontière grand-ducale. . . .			219,600 »	
Intérêts du loyer et des parts de recettes liquidées annuellement par le Trésor, soit, eu égard au temps				73,244 92
		Total du débit. . . .		70,093,759 08
Solde pour balance . . .	Encaisse, toutes dépenses et charges assumées par le compte d'exploitation (2).		125,525,318 06	335,246,652 81
	Intérêts réciproques (3)		209,721,334 75	
		Fr.		405,340,411 89

(1) *Voir* annexe VIII.

(2) *Voir* page 3.

(3) *Voir* ann. I (actif : 217,485,712-12; passif : 7,764,377-37).

DÉPENSES DE L'EXPLOITATION. — *Exercice* 1902. AVOIR

Recettes de l'exploitation.	Voyageurs . . . . . fr.	70,083,242 59	
	Tickets d'entrée dans les stations	236,513 10	
	Bagages	2,009,748 96	
	Petites marchandises.	14,339,972 90	
	Grosses marchandises	123,205,423 02	215,274,477 62
	Finances	366,692 57	
	Équipages	91,901 76	
	Chevaux et bestiaux	2,280,400 42	
	Produits extraordinaires	2,660,582 30	
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 (ann. XI) . . . . . fr.			191,169 60
	Fr.		215,465,647 22

Exercice 1902. — *Charges et ressources.*

Solde au 31 décembre 1901 . . .	de l'encaisse de l'exploitation . . . . . fr.	115,558,570 56	315,101,246 46
	des intérêts réciproques . . . . . (1)	199,542,675 90	
Recettes nettes de l'exploitation, sur lesquelles sont prélevées les charges du capital (*voir* p. 3 et annexe VIII). . . . . fr.			75,104,266 93
Sommes prélevées sur les recettes brutes, par le Trésor, pour liquider le loyer et les parts de recettes dus aux sociétés. . . . . fr.			4,882,994 73
Intérêts de ces sommes . . . . . fr.		73,244 92	10,251,903 77
Intérêts des soldes actifs accumulés et intérêts en compte courant de l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation . . . . . fr.		10,178,658 85	
	Total . . . fr.		405,340,411 89

(1) Chiffre rectifié.

N° V. — Comparaison des dépenses de l'exploitation. — *Exercices* 1902 *et* 1901

DÉSIGNATION DES DÉPENSES		Année 1902. Dépenses approximatives de l'exercice. (1)	Exercices clos.	Totaux portés au bilan (1)	Année 1901 Chiffres approximatifs portés au bilan (1)	Chiffres définitivement arrêtés.
Dépenses.						
Services communs.	Traitements et indemnités	571,524 »	»	571,524 »	603,253 »	603,411,31
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	165,852 »	»	165,852 »	154,664 »	154,664 »
	Matériel et fournitures de bureau	877,040 »	»	877,040 »	886,400 »	887,330 68
	Subsides à la caisse d'assurance et de retraite des fonctionnaires et employés du Grand Central belge.	88,000 »	»	88.000 »	88,000 »	88,000 »
	Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'administration	824,749 »	»	824,749 »	208,465 »	208,465 »
	Secours aux ouvriers	149,926 »	»	149,926 »	149,500 »	149,967 86
	Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité	129,031 »	10.000 »	139,031 »	100,871 »	99,070 74
	Conférences des chemins de fer belges et conférences internationales	14,000 »	465 »	14,465 »	10,800 »	10 750 33
		2,820,122 »	10 465 »	2,830 587 »	2,201,953 »	2,201,659 89
Voies et travaux	Traitements et indemnités : entretien	2 223,936 36	»	2,223,936 36	2,277,568 66	2,278,104,76
	Traitements et indemnités : construction	(2) 293,363 64	»	293,363 64	154,668 34	154,668 34
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	7 552,255 »	»	7,552,255 »	7,556,650 »	7,556,650 »
	Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie	6,185,769 »	»	6,185,769 »	6,951,750 »	6,951,678 10
	Travaux d'entretien et d'amélioration	11,229 652 »	»	11,229,652 »	11,102,600 »	11,096 431 73
		27,484,976 »	»	27,484,976 »	28,043,237 »	28,037,292 93
Traction et matériel.	Traitements et indemnités	2,591,800 »	»	2,591,800 »	2,558,370 »	2,558,284 98
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	22,020,000 »	»	22,020,000 »	21,850,000 »	21,849,773 30
	Primes d'économie et de régularité	1,169,839 »	»	1,169.839 »	1,079,178 »	1,077,548 02
	Combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois.	18,073,000 »	53,694 »	18,126,694 »	23,913,841 »	23,913,836 25
	Entretien et renouvellement du matériel	23,226 900 »	»	23,226,900 »	23,647,300 »	23,645,089 48
		67 081 539 »	53,694 »	67,135,233 »	73 048 689 »	73 044,531 73
Exploitation.	Traitements et indemnités	14,477,600 »	»	14,477,600 »	14,293,298 »	14,291,484 37
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois, camionnage	12,081,861 »	»	12,081,861 »	11,720,700 »	11,720,825 47
	Primes pour encourager la marche régulière des convois.	601 016 »	»	601,016 »	590,000 »	589,374 44
	Frais d'exploitation.	3,745,540 »	»	3,745,540 »	3,735,000 »	3,727,558 24
	Publicité commerciale	261,695 »	10,548 »	272,243 »	261,000 »	254,510 45
	Pertes et avaries.	2,995,113 »	1,553,000 »	4,548,113 »	4,491,513 »	4,486,359 55
	Primes (constatations de fausses déclarations)	5,000 »	»	5,000 »	5,000 »	4,999 38
		34,167,825 »	1,563,548 »	35,731 373 »	34,796,511 »	34,765 108 60
Perception des recettes et contrôles	Traitements et indemnités	2,461,600 »	»	2,461,600 »	2,430,570 »	2,430,661 06
	Salaires des agents payés à la tâche à la journée ou par mois	169,161 »	»	169,161 »	163,100 »	163,624 99
		2,630 761 »	»	2,630,761 »	2,593,670 »	2,594,286 05
Ensemble		134 185,223 »	1,627,707 »	135,812,930 »	140,684,060 »	140,642,879 20
A soustraire (*Voir* ci-contre) fr.		41,180 80		334,544,44	— 41,180,80	
(2) Report au capital .		293,363 64				
Soit approximativement pour l'exercice 1902 . . fr				135,478,385 56		

(1) Ces colonnes comprennent les chiffres approximatifs qui ont concouru à l'établissement du bilan, les différences en plus ou en moins constatées lors du règlement définitif de l'exercice, sont régularisées dans le compte des dépenses d'exploitation de l'exercice suivant. (*Voir* annexe n° III.)

(2) Cette dépense, bien que liquidée à charge du budget de l'exploitation, incombe au capital. (*Voir* annexe III.)

N° VI. — *Détermination du* CAPITAL UTILE, *base des charges en* 1902.

Montant du capital de premier établissement fin 1902 (*Voir* annexe II). . . . fr.		2,097,052,455 06	
A DÉDUIRE :			
A. Les amortissements directs fin 1901 (*V.* ann. I de 1901). fr.	120,747,796 91		
B. Les dépenses pour lignes en construction (1) . . . . fr.	18,400,168 65		
C. Les dépenses pour travaux en cours d'exécution (1) . . . . fr.	28,415,800 59		
D. Les intérêts intercalaires relatifs aux dépenses reprises sous les litt. *B* et *C.* (Fr. 1,670,298-53 + 2,281,904-63) (1) . fr.	3,952,203 16		
E. Les aliénations d'immeubles, subsides de villes, etc. (*V.* ann. II) fr.	5,183,324 82		
fr.		176,699,294 13	
CAPITAL UTILE soumis aux charges en 1902. fr.		1,920,353,160 93	

(1) *Voir* page 11.

Capital utile clôturant les écritures de 1901, déduction faite des amortissements directs effectués (fr. 120,747,796-91) (*V.* ann. I de 1901). fr.			1,862,397,215 04
A AJOUTER :			
A. Pour la section de Spontin à Dorinne-Durnal livrée à l'exploitation le 1er mai 1902	1,080,000 »		
B. Pour travaux mis à fruit dans le courant de l'année 1902. . . . . fr.	2,567,204 51		
C. Intérêts intercalaires y relatifs . . . . . fr.	282,506 15		
D. Voies de garage, installations diverses, matériel fixe de la voie, etc. . . . . fr.	15,999,742 88		
E. Matériel de traction et de transport, machines et outillage des ateliers, etc. . . . . fr.	38,045,288 54		
F. Traitements transférés du budget de l'exploitation (V. annexes III et V) . . . . . fr.	295,565 64		
fr.		58,067,905 50	
A DÉDUIRE :			
Les amortissements indirects de 1902 (fr. 27,481-65 + 84,475-98) (*V.* ann. II) . . . . . fr.		111,957 61	
Reste fr.			57,955,947 89
CAPITAL UTILE soumis aux charges en 1902. . . . . fr.			1,920,353,160 93

N° VII. — *Détermination des charges financières des* CAPITAUX UTILES *depuis l'origine, jusque fin* 1902.

Périodes et années. 1	CAPITAUX UTILES livrés à l'exploitation depuis 1835 jusque fin 1902. Par période et annuellement (1) 2	CAPITAUX UTILES livrés à l'exploitation depuis 1835 jusque fin 1902. Accumulés. 3	INTÉRÊTS (2). Par période et annuellement (1). 4	INTÉRÊTS (2). Accumulés. 5	DOTATIONS pour amortissement dont le Trésor a disposé. Par période et annuellement (1). 6	DOTATIONS pour amortissement dont le Trésor a disposé. Accumulés. 7	Reste à amortir à la fin de chaque période et annuellement. 8
1835 à 1886	1,258,990,174 46	1,258,990,174 46	759,739,585 88	759,739,585 88	43,690,992 21	43,690,992 21	1,215,299.182 25
1887 à 1896	225,914,778 62	1,484,904,953 08	448,110,681 19	1,207,850,267 07	42,925,683 37	86,614,675 58	1,398.290,277 50
1897 à 1900	444,475,400 04	1,929,380,353 12	224,845,592 31	1,492,695,859 38	26,103,735 55	112,718,410 93	1,816,661,942 19
1901	55,764,656 83	1,983,145,009 95	55,306,328 12	1,488,002,187 50	8,029,385 98	120,747,796 91	1,862,397,213 04
1902	57,955,947 89	2,041,100,957 84	56,741,255 61	1,544,743,443 11	8,396,265 82	129,144,060 75	1,911,956,897 11
	2,041,100,957 84		1,544,743,443 11		129,144,060 75		
	Montant des amortissements (col. 6). . .		129,144,060 75	Restant à amortir (col.8)	1,911,956,897 11		
	TOTAL des charges financières. . .		1,673,887,503 84	Total égal au capital utile (col. 2).	2,041,100,957 84		

(1) Pour les résultats ***annuels*** des périodes de 1835 à 1886, de 1887 à 1896 et de 1897 à 1900, consulter l'annexe n° VIII.

(2) Les intérêts ont été établis au taux de 4 % pour la première période, de 3 1/2 % pour la seconde, de 3 1/4 % pour la troisième et de 3 p. %, à partir de 1901.

N° VIII. — *Résultats financiers de l'exploitation des chemins de fer par l'État, depuis 1835 jusque fin 1902* — COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

N° VIII. — Résultats financiers *de l'exploitation des chemins de fer*

ANNÉES	LONGUEUR moyenne des lignes exploitées. (Kilom.)	CAPITAL UTILE.	RECETTES brutes y compris les produits divers encaissés par les domaines.	A DÉDUIRE parts des sociétés.	RESTE.	DÉPENSES d'exploitation.	EXCÉDENT ou recettes nettes.	CHARGES FINANCIÈRES DES CAPITAUX	
								Intérêts.	Dotation pour amortissement.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1845	13.5	1,952,224 79	269,362 50	»	269,362 50	168,847 44	100,515 06	32,533 49	982 52
1846	35.7	5,939,077 01	825,594 01	»	825,594 01	431,135 67	394,458 34	132,307 74	4,029 03
1847	90.8	18,698,733 32	1,417,875 18	»	1,417,875 18	1,189,988 72	227,886 46	398,152 76	12,228 25
1838	202.6	36,524,192 89	3,098,267 66	»	3,098,267 66	2,768,616 64	329,651 02	1,014,857 20	31,361 41
1839	273.3	51,024,163 40	4,282,886 86	»	4,282,886 86	3,082,994 23	1,199,892 63	1,571,717 24	49,458 86
1840	324.7	63,647,398 17	5,355,946 38	»	5,355,946 38	3,077,994 08	2,277,952 30	2,156,650 61	69,501 73
1841	340.5	77,389,100 85	6,281,809 09	»	6,281,809 09	4,469,387 95	1,812,421 14	2,592,683 89	85,187 72
1842	398.5	97,867,173 80	7,501,862 49	»	7,501,862 49	4,479,474 31	3,022,388 18	3,317,520 47	116,765 03
1843	485.5	142,086,049 83	9,028,821 87	»	9,028,821 87	5,393,854 52	3,634,967 35	4,495,448 06	150,968 24
1844	559 8	149,326,133 54	11,247,460 75	»	11,247,460 75	5,977,027 03	5,270,413 72	5,691,385 64	193,292 25
1845	559.8	154,221,233 52	12,420,850 21	»	12,420,850 21	6,306,285 15	6,114,565 06	5,958,889 18	209,313 69
1846	559.8	160,578,220 91	13,599,571 22	»	13,599,571 22	7,153,278 78	6,446,292 44	6,156,414 87	223,923 69
1847	569.6	164,522,837 65	14,776,388 10	46,368 32	14,730,019 78	9,501,485 42	5,228,534 36	6,389,879 44	240,200 33
1848	594.9	167,775,158 13	12,302,826 29	149,890 58	12,152,935 71	8,857,512 47	3,295,423 24	6,549,826 98	254,927 78
1849	624.6	170,631,915 59	13,291,528 53	305,510 87	12,986,017 66	8,164,106 73	4,821,910 93	6,666,315 89	268,950 02
1850	624.6	171,590,915 71	15,106,596 54	388,155 61	14,718,440 93	9,194,857 39	5,523,573 54	6,756,331 25	282,750 71
1851	624.6	172,044,229 41	16,338,291 49	402,976 40	15,935,315 09	8,608,922 94	7,326,392 15	6,777,750 11	295,042 91
1852	624.6	173,095,717 06	17,408,068 15	424,031 15	16,984,037 00	8,495,317 18	8,488,719 82	6,786,905 84	307,483 46
1853	631.4	174,222,383 79	19,745,912 06	607,760 64	19,138,151 42	10,013,360 08	9,124,791 34	6,820,956 28	321,099 86
1854	636.6	177,893,528 16	22,748,574 52	899,853 64	21,848,720 88	11,292,448 49	10,556,272 39	6,873,477 62	335,999 91
1855	652.4	182,833,758 60	24,623,943 11	1,201,437 75	23,422,505 36	13,058,256 70	10,364,248 66	7,046,592 68	355,072 76
1856	713.1	184,707,961 65	24,705,088 82	1,424,423 90	23,280,664 92	14,638,288 67	8,642,376 25	7,199,685 03	374,326 92
1857	744.6	202,775,799 78	25,598,944 74	1,509,089 71	24,089,854 03	14,520,858 79	9,569,005 24	7,972,108 49	412,407 82
1858	745.7	205,887,857 38	27,380,806 31	1,683,906 08	25,697,800 23	14,961,971 94	10,735,828 29	7,986,487 »	430,503 02
1859	745.7	206,583,850 08	28,177,569 10	1,767,652 77	26,409,916 33	14,505,769 13	11,904,147 20	8,044,561 01	449,996 48
1860	747.2	218,929,461 41	29,685,919 55	1,800,374 68	27,885,544 87	14,272,624 50	13,612,920 37	8,044,748 50	468,545 46
1861	748.6	213,715,416 59	33,733,191 66	1,990,516 15	31,742,675 51	15,363,895 81	16,378,779 70	8,137,531 79	490,654 26
1862	748.6	219,812,355 65	32,661,721 37	2,090,941 10	30,660,780 27	15,208,555 36	15,452,223 91	8,304,849 »	515,924 94
1863	748.6	221,934,307 69	33,976,414 31	2,147,171 22	31,829,243 09	15,782,963 70	16,046,279 39	8,569,436 92	545,173 69
1864	748.6	228,918,013 19	36,329,946 90	2,357,471 18	33,972,445 72	17,372,116 15	16,600,329 57	8,731,218 39	562,524 15
1865	749.2	235,993,154 17	38,423,646 98	2,480,408 31	35,943,238 64	19,761,285 54	16,181,953 10	8,919,414 50	599,326 53
1866	789.8	245,125,451 99	38,306,936 »	3,080,420 11	35,226,515 89	23,400,115 07	11,826,400 82	9,166,665 92	631,488 85
1867	862.7	237,608,356 54	40,166,558 67	3,372,306 88	36,794,251 79	24,241,467 65	12,552,844 14	9,806,630 76	676,825 94
1868	862.7	258,344,542 51	41,987,823 56	3,671,291 68	38,316,531 88	24,074,064 05	14,242,467 83	9,916,579 72	708,044 17
1869	862.7	261,362,731 06	43,509,529 65	3,562,595 18	39,946,934 47	24,680,372 77	15,266,561 70	9,919,141 54	737,319 13
1870	868.7	264,830,589 11	45,374,674 58	3,473,132 97	41,901,541 61	25,934,105 42	15,967,436 19	9,974,919 02	769,366 26
1871	1,422.2	308,210,585 19	66,970,757 76	8,947,687 76	58,023,070 00	35,303,985 06	22,719,084 94	11,444,590 »	845,445 05
1872	1,469.6	343,645,022 69	69,837,276 50	10,135,342 14	59,701,934 36	42,628,106 65	17,073,827 71	12,168,512 51	902,142 13
1873	1,871.1	537,542,607 28	85,975,964 84	11,433,325 51	74,542,639 33	62,957,378 71	11,585,260 62	19.298,408 30	1,154,595 56
1874	1,925.1	575,865,945 69	87,286,542 19	11,414,315 02	75,872,227 17	60,575,364 07	15,296,863 10	21,308,246 05	1,262,858 45
1875	1,968.5	591,703,546 93	89,295,935 59	11,740,308 29	77,555,627 30	58,407,009 68	19,148,617 62	22,562,118 91	1,299,453 29
1876	2,053.2	683,287,678 83	90,629,658 26	10,534,785 75	80,094,872 51	57,946,882 91	22,147,989 60	24,563,931 44	1,470,608 78
1877	2,144.7	892,620,346 02	90,413,361 83	3,761,685 10	86,651,676 73	55,436,139 29	31,215,537 44	34,218,570 04	1,818,867 81
1878	2,435.3	937,241,938 58	95,795,893 60	3,964,483 63	91,831,409 97	57,735,136 43	34,096,273 54	35,958,616 86	2,008,434 27
1879	2,552.0	989,881,567 29	100,190,870 33	4.120,424 41	96,070,445 92	59.446,768 82	36,623,677 10	37,311,443 »	2,069,960 82
1880	2,724.0	1,055,404,494 22	113,874,074 41	5,004,122 39	108,869,952 02	68,657,314 40	40,212,637 62	39,531,761 30	2,222,294 42
1881	2,869.5	1,116,864,922 71	113,497,486 96	5,208,263 19	108,289,223 77	71,664,554 85	36,624,668 92	42,089,242 95	2,393,103 56
1882	3,004.0	1,183,836,539 34	119,346,432 78	4,710,746 28	114,635,686 50	74,808,908 32	39,826,778 18	44,473,237,84	2,562,072 54
1883	3,074.1	1,205,175,403 46	121,948,739 77	4,933,321 21	117,015,418 56	73,421,071 37	43,594,347 19	46,278,293 65	2,518,413 74
1884	3,129.0	1,226,758,614 89	120,193,486 53	4,838,796 97	115,354,689 56	71,824,791 77	43,529,897 79	47,235,226 65	2,854,437 14
1885	3,173.1	1,249,582,765 15	119,773,906 23	5,020,998 44	114,752,907 79	70,054,673 50	44,698,234 29	48,018,920 66	2,995,624 48
1886	3,190.9	1,258,990,174 46	116,529,50 66	4,724,382 90	111,805,125 76	55,916,550 15	45,888,575 61	48,401.887 99	3,131,712 39
1887	3,216.6	1,269,802,741 20	124,137,746 12	4,712,696 88	119,425,049 24	66,689,605 26	52,735,443 98	42,656,401 15	3,535,984 89
1888	3,226.8	1,283,043,016 »	131,612,616 45	4,643,499 12	126,969,117 33	69,971,328 50	56,997,788 83	42,929,163 75	3,678,530 07
1889	3,235.4	1,299,297,353 20	136,920,084 34	4,886,353 61	132,033,730 73	74,714,532 80	57,319,197 93	43,334,239 39	3,834,501 10
1890	3,248.6	1,324,773,359 89	141,251,819 07	5,076,115 53	136,175,703 54	84,045,523 46	52,130,180 08	43,810,072 02	3,995,658 65
1891	3,269.4	1,341,245,043 04	142,816,555 82	5,153,667 91	137,662,887 91	84,224,514 76	53,438,373 15	44,387,186 83	4,160,474 16
1892	3,275.8	1,358,999,586 19	140,026,349 80	4,995,228 91	135,031,120 89	82,480,428 76	52,550,692 13	44,975,614 71	4,350,783 21
1893	3,278.7	1,368,270,626 79	145,609,996 7	5,289,256 27	140,320,739 80	81,593,514 69	58,727,225 11	45,232,401 51	4,523,675 48
1894	3,288.6	1,392,564,084 37	152,974,889 18	5,299,397 30	147,675,491 88	86,537,469 39	61,138,022 49	45,736,040 23	4,713,360 41
1895	3,298.8	1,413,057,543 55	154,467,350 51	5,303,113 98	149,164,236 53	90,436,312 18	58,727,924 35	46,236,244 57	4,969,833 04
1896	3,502.1	1,484,904,953 08	162,931,764 88	5,509,680 33	157,422,084 55	91,557,285 30	65,864,799 25	48,813,317 03	5,211,882 36
1897	3,991.5	1,768,731,351 66	188,137,185 83	5,723,068 07	182,414,117 76	109,904,349 56	72,509,768 20	54.668,791 97	6,109,683 27
1898	4,003.9	1,810,431,558 42	191,584,178 70	5,340,133 56	186,244,045 14	112,902,678 62	73,341,366 52	55,147,855 62	6,348,613 99
1899	4,039.6	1,886,486,377 64	201,229,218 83	5.749,918 14	195,479,270 69	118,661,088 59	76,818,182 10	56,543,211 94	6,650,355 65
1900	4,060.1	1,929,380,353 12	209,194,311 34	4,945,448 56	204,248,862 78	140,428,194 93	63,820,667 85	58,485,732 78	6,995,082 44
1901	4,048.5	1,983,145,009 95	207,768,557 31	4,815,166 56	202,953,390 75	139,587,582 85	63,365,807 90	55,306,328 12	8,029,385 98
1902	4,049.3	2,041,100,957 84 (1)	215,465,647 22	4.882,991 73	210,582,652 49	135,478,385 56	(2) 75,104,266 93	56,741,255 61	8,396,263 82
			4,999,379,346 92	233,565,536 36	4,765,813,810 56	2,966,400,988 66	1,799,412,821 90	1,541,743,443 11	129,144,060 73
								1,673,887,503 84	

(1) Si l'on en déduit l'amortissement de fin 1901 (fr. 120,747,796 91), le *capital utile* soumis aux charges en 1902 est de fr., 1,920,353,160 93 (*Voir* Ann.: VI.)

(2) Pour obtenir la somme de fr. 79,987,261 66 constituant la balance a l'annexe III, il y a lieu d'ajouter au montant des recettes nettes de l'année les parts des sociétés soit fr. (75,104,266 93 + 4,882,994 73 = 79,987,261 66).

par l'État, depuis 1835 jusque fin 1902. COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

CHIFFRES UTILES.		SOLDES DE CAISSE				COEFFICIENT D'EXPLOITATION.	ANNÉES.
		ANNUELS.		ACCUMULÉS.			
Ensemble.	CHARGES accumulées.	ACTIF.	PASSIF.	ACTIF.	PASSIF.		
11	12	13	14	15	16	17	18
33,516 01	33,516 01	66,999 05	»	66,999 05	»	62 68	1835
136,336 77	169,852 78	258,121 57	»	325,120 62	»	52 22	1836
410,381 01	580,233 79	»	182,494 55	142,626 07	»	83 91	1837
1,046,218 61	1,626,452 40	»	716,567 59	»	573,941 52	88 69	1838
1,621,176 10	3,247,628 50	»	421,283 47	»	995,224 99	71 89	1839
2,226,152 34	5,473,780 84	51,799 96	»	»	943,425 03	57 47	1840
2,677,871 61	8,151,652 45	»	865,450 47	»	1,808,875 50	71 15	1841
3,434,285 50	11,585,937 95	»	411,897 32	»	2,220,772 82	59 71	1842
4,646,416 30	16,232,354 25	»	1,011,448 95	»	3,232,221 77	59 73	1843
5,884,677 89	22,117,032 14	»	614,244 17	»	3,846,465 94	53 14	1844
6,168,202 87	28,285,235 01	»	53,637 81	»	3,900,103 75	50 07	1845
6,380,338 56	34,665,573 57	65,953 88	»	»	3,834,149 87	52 14	1846
6,630,079 77	41,295,653 34	»	1,401,545 41	»	5,235,695 28	61 36	1847
6,804,754 76	48,100,408 10	»	3,509,331 52	»	8,745,026 80	69 93	1848
6,935,265 91	55,035,674 01	»	2,113,354 98	»	10,858,381 78	60 07	1849
7,039,081 96	62,074,755 97	»	1,515,508 42	»	12,373,890 20	59 88	1850
7,072,793 02	69,147,548 99	253,599 13	»	»	12,120,291 07	51 24	1851
7,094,389 30	76,241,938 29	1,394,330 52	»	»	10,725,960 55	47 42	1852
7,142,056 14	83,383,994 43	1,982,735 20	»	»	8,743,225 35	49 55	1853
7,209,477 53	90,593,471 96	3,346,794 86	»	»	5,396,430 49	48 50	1854
7,401,665 44	97,995,137 40	2,962,583 22	»	»	2,433,847 27	51 69	1855
7,574,011 95	105,569,149 35	1,068,364 30	»	»	1,365,482 97	57 99	1856
8,384,516 31	113,953,665 66	1,184,488 93	»	»	180,994 04	54 44	1857
8,416,990 02	122,370,655 68	2,318,838 27	»	2,137,844 23	»	53 15	1858
8,494,557 49	130,865,213 17	3,409,589 71	»	5,547,433 94	»	49 97	1859
8,513,293 96	139,378,507 13	5,099,626 41	»	10,647,060 35	»	47 48	1860
8,628,186 05	148,006,693 18	7,750,593 65	»	18,397,654 »	»	44 88	1861
8,820,773 94	156,827,467 12	6,631,449 97	»	25,029,103 97	»	45 70	1862
9,114,610 61	165,942,077 73	6,931,668 78	»	31,960,772 75	»	45 98	1863
9,293,742 54	175,235,820 27	7,306,587 03	»	39,267,359 78	»	47 58	1864
9,518,741 03	184,754,561 30	6,663,212 07	»	45,930,571 85	»	51 25	1865
9,798,154 77	194,552,716 07	2,028,246 05	»	47,958,817 90	»	60 59	1866
10,483,456 70	205,036,172 77	2,069,387 44	»	50,028,205 34	»	60 08	1867
10,624,623 89	215,660,796 66	3,617,843 94	»	53,646,049 28	»	57 16	1868
10,656,463 67	226,317,260 33	4,610,098 03	»	58,256,147 31	»	56 12	1869
10,744,285 28	237,061,545 61	5,223,150 91	»	63,479,298 22	»	58 49	1870
12,290,035 05	249,351,580 66	10,429,049 89	»	73,908,348 11	»	52 27	1871
13,070,654 64	262,422,235 30	4,003,173 07	»	77,911,521 18	»	60 44	1872
20,453,003 86	282,875,239 16	»	8,867,743 24	69,043,777 94	»	72 82	1873
22,571,104 50	305,446,343 66	»	7,274,241 40	61,769,536 54	»	68 97	1874
23,861,572 20	329,307,915 86	»	4,712,954 58	57,056,581 96	»	65 15	1875
26,034,540 22	355,342,456 08	»	3,886,550 62	53,170,031 34	»	63 69	1876
36,037,437 85	391,379,893 93	»	4,821,900 41	48,348,130 91	»	61 09	1877
37,967,051 13	429,346,945 06	»	3,870,777 59	44,477,353 31	»	60 04	1878
39,381,403 82	468,728,348 88	»	2,757,726 72	41,719,626 62	»	58 89	1879
41,754,055 72	510,482,404 60	»	1,541,418 10	40,178,208 52	»	59 88	1880
44,478,346 51	554,960,751 11	»	7,853,677 59	32,324,530 93	»	62 56	1881
47,035,310 38	601,996,061 49	»	7,208,532 20	25,115,998 73	»	62 42	1882
48,796,707 39	650,792,768 88	»	5,202,360 20	19,913,638 53	»	59 94	1883
50,089,663 79	700,882,432 67	»	6,559,766 »	13,353,872 53	»	59 49	1884
51,014,545 04	751,896,977 71	»	6,316,310 75	7,037,561 78	»	58 35	1885
51,533,600 38	803,430,578 09	»	5,645,024 77	1,392,537 01	»	56 56	1886
46,192,386 04	849,622,964 13	6,543,057 94	»	7,935,594 95	»	53 72	1887
46,607,693 82	896,230,657 95	10,390,095 01	»	18,325,689 96	»	53 16	1888
47,168,740 49	943,399,398 44	10,150,457 44	»	28,476,147 40	»	54 57	1889
47,805,730 67	991,205,129 11	4,324,449 41	»	32,800,596 81	»	59 50	1890
48,556,660 99	1,039,761,790 10	4,881,712 16	»	37,682,308 97	»	58 97	1891
49,326,397 92	1,089,088,188 02	3,224,294 21	»	40,906,603 18	»	58 90	1892
49,756,076 99	1,138,844,265 01	8,971,148 12	»	49,877,751 30	»	56 04	1893
50,449,400 64	1,189,293,665 65	10,688,621 85	»	60,566,373 15	»	56 57	1894
51,146,077 61	1,240,439,743 26	7,581,846 74	»	68,148,219 89	»	58 55	1895
54,025,199 39	1,294,464,942 65	11,839,599 86	»	79,987,819 75	»	56 26	1896
60,778,475 24	1,355,243,417 89	11,731,292 6	»	91,719,112 71	»	58 79	1897
61,496,469 61	1,416,739,887 50	11,844,896 91	»	103,564,009 62	»	59 13	1898
63,193,567 59	1,479,933,455 09	13,624,614 51	»	117,188,624 13	»	58 97	1899
65,480,815 22	1,545,414,270 31	»	1,660,147 37	115,528,476 76	»	67 13	1900
63,335,714 10	1,608,749,984 41	30,093 80	»	115,558,570 56	»	67 18	1901
65,137,519 43	1,673,887,503 84	9,966,747,50	»	125,525,318 06	»	62 88	1902
1,673,887,503 84		216,521,214 26	90,995,896 20				
		125,525,318 06					

N° IX. — Intérêts avec le banquier (*Trésor*) *des soldes annuels, et en compte-courant y compris les pensions servies à charge du budget de la dette publique*

ANNÉES.	Soldes effectifs d'après les Bilans, toutes dépenses et charges liquidées. (*Voir* annexe n° VIII.)				POUR MÉMOIRE. — Intérêts réciproques et en compte-courant avec le trésor.			
	Annuels		Accumulés.		Annuels.		Accumulés	
	ACTIF.	PASSIF.	ACTIF.	PASSIF.	ACTIF.	PASSIF.	ACTIF.	PASSIF.
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1835	66,999 05	»	66,999 05	»	2,010 30	»	2,010 30	»
1836	258,121 57	»	325,120 62	»	10,649 54	»	12,659 84	»
1837	»	182,494 55	142,626 07	»	18,068 95	»	30,728 79	»
1838	»	716,587 59	»	673,941 52	13,527 21	»	44,256 »	»
1839	»	421,283 47	»	995,224 99	2,810 43	»	47,066 43	»
1840	51,799 96	»	»	943,425 03	7,632 71	»	54,699 14	»
1841	»	865,450 47	»	1,808,875 50	699 39	»	55,398 53	»
1842	»	411,897 32	»	2,220,772 82	»	9,691 32	45,707 21	»
1843	»	1,011,448 95	»	3,232,221 77	»	14,303 27	31,403 94	»
1844	»	614,244 17	»	3,846,465 94	»	22,625 64	8,778 30	»
1845	»	53,637 81	»	3,900,103 75	»	31,235 92	»	22,457 62
1846	65,953 88	»	»	3,834,149 87	»	28,038 11	»	50,495 73
1847	»	1,401,545 41	»	5,235,695 28	»	50,464 59	»	100,960 32
1848	»	3,509,331 52	»	8,745,026 80	»	146,233 73	»	247,194 04
1849	»	2,113,354 98	»	10,858,381 78	»	260,444,14	»	507,638 18
1850	»	1,515,508 4	»	12,373,890 20	»	340,657 08	»	848,295 26
1851	253,598 13	»	»	12,120,291 07	»	378,897 99	»	1,227,193 25
1852	1,394,330 52	»	»	10,725,960 55	»	360,676 57	»	1,587,869 82
1853	1,982,735 20	»	»	8,743,225 35	»	304,985 33	»	1,892,855 15
1854	3,346,794 56	»	»	5,396,430 79	»	206,586 95	»	2,099,392 10
1855	2,962,583 22	»	»	2,433,847 57	»	81,952 06	»	2,181,344 16
1856	1,068,364 30	»	»	1,365,482 97	823 92	»	»	2,180,520 24
1857	1,184,488 93	»	»	180,994 04	62,395 12	»	»	2,118,125 12
1858	2,318,838 27	»	2,137,844 23	»	136,376 22	»	»	1,981,748 90
1859	3,409,589 71	»	5,547,433 94	»	257,701 18	»	»	1,724,047 72
1860	5,099,626 41	»	10,647,060 35	»	437,776 77	»	»	1,286,270 95
1861	7,750,593 65	»	18,397,654 »	»	715,290 23	»	»	570,980 72
1862	6,631,449 97	»	25,029,103 97	»	1,034,213 71	»	463,232 99	»
1863	6,931,668 78	»	31,960,772 75	»	1,352,730 35	»	1,815,963 34	»
1864	7,306,587 03	»	39,267,359 78	»	1,695,615 78	»	3,511,579 12	»
1865	6,663,212 07	»	45,930,571 85	»	2,046,627 16	»	5,558,206 28	»
1866	2,028,246 05	»	47,958,817 90	»	2,311,398 14	»	7,869,604 42	»
1867	2,069,387 44	»	50,028,205 34	»	2,499,351 63	»	10,368,956 05	»
1868	3,617,843 94	»	53,646,049 28	»	2,715,654 28	»	13,084,610 33	»
1869	4,610,098 03	»	58,256,147 31	»	2,985,230 79	»	16,069,841 12	»
1870	5,223,150,91	»	63,479,298 22	»	3,298,853 10	»	19,368,694 22	»
1871	10,429,049 89	»	73,908,348 11	»	3,825,927 76	»	23,194,621 98	»
1872	4,003,173 07	»	77,911,521 18	»	4,290,703 47	»	27,485,325 45	»
1873	»	8,867,743 24	69,043,777 94	»	4,520,031 08	»	32,005,356 53	»
1874	»	7,274,241 40	61,769,536 54	»	4,415,079 88	»	36,420,427 41	»
1875	»	4,712,954 58	57,056,581 96	»	4,377,518 43	»	40,797,945 84	»
1876	»	3,886,550 62	53,170,031 34	»	4,407,046 61	»	45,204,992 45	»
1877	»	4,821,900 41	48,348,130 93	»	4,536,052 64	»	49,741,045 09	»
1878	»	3,870,777 59	44,477,353 34	»	4,577,620 01	»	54,318,665 10	»
1879	»	2,757,726 72	41,719,626 62	»	4,650,375 38	»	58,969,040 48	»
1880	»	1,541,418 10	40,178,208 52	»	4,798,967 38	»	63,768,007 86	»
1881	»	7,853,677 59	32,324,530 93	»	4,850,450 82	»	68,618,458 68	»
1882	»	7,208,532 20	25,115,998 73	»	4,750,422 17	»	73,368,880 85	»
1883	»	5,202,360 20	19,913,638 53	»	4,674,882 92	»	78,043,763 77	»
1884	»	6,559,766 »	13,353,872 53	»	4,635,487 95	»	82,679,251 72	»
1885	»	6,316,310 75	7,037,561 78	»	4,567,590 20	»	87,246,841 92	»
1886	»	5,645,024 77	1,392,537 01	»	4,507,262 62	»	91,754,104 54	»
1887	6,543,057 99	»	7,935,594 95	»	4,057,674 21	»	95,811,778 75	»
1888	10,390,095 01	»	18,325,689 96	»	4,499,345 20	»	100,311,123 95	»
1889	10,150,457 44	»	28,476,147 40	»	5,013,922 74	»	105,325,046 69	»
1890	4,324,449 41	»	32,800,596 81	»	5,439,744 15	»	110,764,790 84	»
1891	4,881,712 16	»	37,682,308 97	»	5,788,488 13	»	116,553,278 96	»
1892	3,224,294 21	»	40,906,603 18	»	6,127,667 08	»	122,680,946 04	»
1893	8,971,148 12	»	49,877,751 30	»	6,547,403 43	»	129,228,349 47	»
1894	10,688,621 85	»	60,566,373 15	»	7,114,904 34	»	136,343,253 81	»
1895	7,581,846 74	»	68,148,219 89	»	7,675,299 71	»	144,018,553 52	»
1896	11,839,599 86	»	79,987,819 75	»	8,266,167 44	»	152,284,720 96	»
1897	11,731,292 96	»	91,719,112 71	»	8,414,399 29	»	160,699,120 25	»
1898	11,844,896 91	»	103,564,009 62	»	9,058,459 97 (1)	»	169,757,580 22 (1)	»
1899	13,624,614 51	»	117,188,624 13	»	9,768,743 30	»	179,526,323 52	»
1900	»	1,660,147 37	115,528,476 76	»	10,289,721 75	»	189,816,045 67	»
1901	30,093 80	»	115,558,570 56	»	9,726,630 23	»	199,542,675 90	»
1902	9,966,747 50	»	125,525,318 06	»	10,178,658 85	»	209,721,334 75	»
	216,521,214 26	90,995,896 20			211,958,077 44	2,236,742 69		
	125,525,318 06				209,721,334 75			

(1) Chiffres rectifiés.

des recettes versées au Trésor, déduction faite des dépenses liquidées par celui-ci, et n'affectant pas le budget de l'exploitation du chemin de fer.

SOLDES AUGMENTÉS DES INTÉRÊTS.				A DÉDUIRE : le montant des pensions.		Soldes dans l'hypothèse où les intérêts seraient servis et les pensions déduites.				ANNÉES.
Annuels.		Accumulés.				Annuels.		Accumulés.		
ACTIF.	PASSIF.	ACTIF.	PASSIF.	Annuelles.	Accumulées.	ACTIF.	PASSIF.	ACTIF.	PASSIF.	
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
69,009 35	»	69,009 35	»	»	»	69,009 35	»	69,009 35	»	1835
268,771 11	»	337,780 46	»	»	»	268,771 11	»	337,780 46	»	1836
»	164,425 60	173,354 86	»	»	»	»	164,425 60	173,354 86	»	1837
»	703,040 38	»	529,685 52	»	»	»	703,040 38	»	529,685 52	1838
»	418,473 04	»	948,158 56	»	»	»	418,473 04	»	948,158 56	1839
59,432 67	»	»	888,725 89	»	»	59,432 67	»	»	888,725 89	1840
»	864,751 08	»	1,753,476 97	»	»	»	864,751 08	»	1,753,476 97	1841
»	421,588 64	»	2,175,065 61	»	»	»	421,588 64	»	2,175,065 61	1842
»	1,025,752 22	»	3,200,817 83	»	»	»	1,025,752 22	»	3,200,817 83	1843
»	636,869 81	»	3,837,687 64	80 »	80 »	»	636,949 81	»	3,837,767 64	1844
»	84,873 73	»	3,922,561 37	826 »	906 »	»	85,699 73	»	3,923,467 37	1845
37,915 77	»	»	3,884,645 60	1,263 »	2,169 »	36,652 77	»	»	3,886,814 60	1846
»	1,452,010 »	»	5,336,655 60	1,319 »	3,488 »	»	1,453,329 »	»	5,340,143 60	1847
»	3,655,565 24	»	8,992,220 84	1,768 »	5,256 »	»	3,657,333 24	»	8,997,476 84	1848
»	2,373,799 12	»	11,366,019 96	1,920 »	7,176 »	»	2,375,719 12	»	11,373,195 96	1849
»	1,856,165 50	»	13,222,185 46	4,113 »	11,289 »	»	1,860,278 50	»	13,233,474 46	1850
»	125,298 86	»	13,347,484 32	5,831 »	17,120 »	»	131,129 86	»	13,364,604 32	1851
1,033,853 95	»	»	12,313,830 37	5,355 »	22,475 »	1,028,298 95	»	»	12,336,305 37	1852
1,677,749 87	»	»	10,636,080 50	5,327 »	27,802 »	1,672 422 87	»	»	10,663,882 50	1853
3,140,257 91	»	»	7,495,822 59	5,281 »	33,083 »	3,134,976 91	»	»	7,528,905 59	1854
2,880,631 16	»	»	4,615,191 43	4,759 »	37,842 »	2,875,872 16	»	»	4,653,033 43	1855
1,069,188 22	»	»	3,546,003 21	7,325 »	45,167 »	1,061,863 22	»	»	3,591,170 21	1856
1,246,884 05	»	»	2,299,119 16	21,449 »	66,616 »	1,225,435 05	»	»	2,365,735 16	1857
2,455,214 49	»	156,095 33	»	27,050 »	93,666 »	2,428,164 49	»	62,429 33	»	1858
3,667,290 89	»	3,823,386,22	»	27,773 »	121,439 »	3,639,517 89	»	3,701,947 22	»	1859
5,537,403 18	»	9,360,789 40	»	28,163 »	149,602 »	5,509,240 18	»	9,211,187 40	»	1860
8,465,883 88	»	17,826,673 28	»	31,901 »	181,503 »	8,433,982 88	»	17,645,170 28	»	1861
7,665,663 68	»	25,492,336 96	»	32,349 »	213,852 »	7,633,314 68	»	25,278,484 96	»	1862
8,284,390 13	»	33,776,736 09	»	40,317 »	254,169 »	8,244,082 13	»	35,522,567 09	»	1863
9,002,202 81	»	42,778,938 90	»	43,410 »	297,579 »	8,958,792 81	»	42,481,359 90	»	1864
8,709,839 23	»	51,488,778 13	»	53,519 »	351,098 »	8,656,320 23	»	58,137,679 13	»	1865
4,339,644 19	»	55,828,422 32	»	72,064 »	423,162 »	4,267,580 19	»	55,405,260 32	»	1866
4,568,739 07	»	60,397,161 39	»	81,936 »	505,098 »	4,486,803 07	»	59,892,063 39	»	1867
6,333,498 22	»	66,730,659 61	»	79,526 »	584,624 »	6,253,972 22	»	66,146,035 61	»	1868
7,595,328 82	»	74,325,988 43	»	78,391 »	663,015 »	7,516,937 82	»	73,662,973 43	»	1869
8,522,004 01	»	82,847,992 44	»	87,294 »	760,309 »	8,434,710 01	»	82,097,683 44	»	1870
14,254,977 65	»	97,102,970 09	»	91,907 »	842,216 »	14,163,070 65	»	96,260,754 09	»	1871
8,293,876 54	»	105,396,846 63	»	91,199 »	933,415 »	8,202,677 54	»	104,463,431 63	»	1872
»	4,347,712 16	101,049,134 47	»	102,232 »	1,035,647 »	»	4,449,944 16	100,013,487 47	»	1873
»	2,859,170 52	98,189,963 95	»	102,451 »	1,138,098 »	»	2,961,621 52	97,051,865 95	»	1874
»	335,436 15	97,854,527 80	»	121,582 »	1,259,680 »	»	457,018 15	96,594,847 80	»	1875
520,495 99	»	98,375,023 79	»	127,747 »	1,387,427 »	392,748 99	»	96,987,596 79	»	1876
»	285,847 77	98,089,176 02	»	143,941 »	1,531,368 »	»	429,788 77	96,557,808 02	»	1877
706,842 42	»	98,796,018 44	»	188,130 »	1,719,498 »	548,712 42	»	97,076,520 44	»	1878
1,892,648 66	»	100,688,667 10	»	193,161 »	1,912,659 »	1,699,487 66	»	98,776,008 10	»	1879
3,257,549 28	»	103,946,216 38	»	193,346 »	2,106,005 »	3,064,203 28	»	101,840,211 38	»	1880
»	3,003,226 77	100,942,989 61	»	202,845 »	2,308,850 »	»	3,206,071 77	98,634,139 61	»	1881
»	2,458,110 03	98,484,879 58	»	217,030 »	2,525,880 »	»	2,675,140 03	95,958,999 58	»	1882
»	527,477 28	97,957,402 30	»	258,207 »	2,784,087 »	»	785,684 28	95,173,315 30	»	1883
»	1,924,278 05	96,033,124 26	»	295,529 »	3,080,616 »	»	2,220,807 05	92,952,508 25	»	1884
»	1,748,720 55	94,284,403 70	»	309,240 »	3,389,856 »	»	2,057,960 55	90,894,547 70	»	1885
»	1,137,762 15	93,146,641 55	»	351,731 »	3,741,587 »	»	1,489,493 15	89,405,054 55	»	1886
10,600,732 15	»	103,747,373 70	»	353,876 »	4,095,463 »	10,246,856 15	»	99,651,910 70	»	1887
14,889,440 21	»	118,636,813 91	»	386,782 »	4,481,615 »	14,503,258 21	»	114,155,168 91	»	1888
15,164,380 18	»	133,801,194 09	»	437,617 »	4,919,262 »	14,726,763 18	»	128,881,932 09	»	1889
9,764,193 56	»	143,565,387 65	»	464,579 »	5,383,841 »	9,299,614 56	»	138,181,546 65	»	1890
10,670,200 28	»	154,235,587 93	»	482,550 »	5,866,391 »	10,187,650 28	»	148,369,196 93	»	1891
9,351,961 29	»	163,587,549 22	»	509,296 »	6,375,687 »	8,842,665 29	»	157,211,862 22	»	1892
15,518,551 55	»	179,106,100 77	»	533,238 »	6,908,925 »	14,985,313 55	»	172,197,175 77	»	1893
17,803,526 19	»	196,909,626 96	»	561,209 »	7,470,134 »	17,242,317 19	»	189,439,492 96	»	1894
15,257,146 45	»	212,166,773,41	»	615,012 »	8,085,146 »	14,642,134 45	»	204,081,627 41	»	1895
20,105,767 30	»	232,272,540 71	»	675,629 »	8,760,775 »	19,430,138 30	»	223,511,765 71	»	1896
20,145,692 25	»	252,418,232 96	»	724,113 »	9,484,888 »	19,421,579 25	»	242,933,344 96	»	1897
20,903,356 88 (1)	»	273,321,589 84 (1)	»	764,366 »	10,249,254 »	20,138,990 88 (1)	»	263,072,335 84 (1)	»	1898
23,393,358 21	»	296,714,948 05	»	809,395 »	11,058,649 »	22,583,963 21	»	285,656,299 05	»	1899
8,629,574 38	»	305,344,522 43	»	919,620 »	11,978,269 »	7,709,954 38	»	293,366,253 43	»	1900
9,756,724 03	»	315,101,246 46	»	906,299 »	12,884,568 »	8,850,425 03	»	302,216,678 46	»	1901
20,145,406 35	»	335,246,652 81	»	960,367 »	13,844,935 »	19,185,019 35	»	321,401,717 81	»	1902
367,657,007 46	32,410,354 65			13,844,935 »		355,933,717 46	34,531,999 65			
335,246,652 81						321,401,717 81				

N° X. — *Recettes de l'exploitation du chemin de fer,*

ANNÉES. (Pour les années antérieures à 1895, *voir* C. R. de 1894, ann. XI.)	RECETTES PAR TRAINS DE — VOYAGEURS de toutes catégories.	TICKETS d'entrée dans les stations.	BAGAGES.	COLIS journaux.	COLIS par exprès (Services intérieur et mixtes.)	PETITS PAQUETS en grande vitesse. (Services internationaux.)	FINANCES.	ÉQUIPAGES.
1880.	37,767,012 38	»	902,272 28	»	904,981 »	1,179,855 59	228,500 53	38,311 69
1885.	41,725,313 05	»	1,043,266 60	28,196 50	999,286 32	1,867,652 78	212,961 28	50,485 12
1890.	44,939,856 56	151,100 60	1,080,335 90	41,728 »	1,115,543 27	1,917,148 51	219,083 38	53,031 85
1895	50,411,389 43	171,233 90	1,635,394 68	63,940 07	1,235,118 22	2,063,577 76	256,026 72	63,387 05
1896 (1)	52,877,800 11	182,393 60	1,723,496 17	67,016 84	1,294,551 58	2,046,974 76	269,436 18	66,433 82
1897 (1)	57,160,274 65	197,517 »	1,877,608 13	70,408 07	1,409,357 52	2,192,515 03	282,868 27	69,849 43
1898 (1)	59,977,620 84	208,134 80	1,896,282 30	77,804 03	1,559,965 »	2,402,494 90	315,453 50	78,071 63
1899.	64,631,570 72	222,201 30	2,028,675 »	86,137 20	1,719,618 52	2,705,921 69	349,981 73	86,817 86
1900.	68,566,802 64	233,340 70	2,157,523 51	88,326 09	1,729,534 69	2,984,846 98	356,261 78	88,820 62
1901.	68,512,292 93	234,209 10	2,032,531 36	87,882 15	1,722,231 44	2,961,239 99	354,825 50	88,463 04
1902.	70,083,242 59	236,513 10	2,009,748 96	91,544 67	1,757,342 73	3,312,879 22	366,692 57	91,901 76
Autres années . . .	1,066,430,665 65	1,112,863 50	37,358,462 88	388,043 84	21,230,175 43	39,500,479 26	9,077,177 03	3,043,104 35
Ensemble.	1,683,083,650 55	2,979,507 60	55,745,597 77	1,091,027 46	39,737,700 72	85,135,586 47	12,289,268 47	3,818,678 21

(1) Non compris la recette des gestions provisoires des lignes exploitées pour compte de l'État.

N° XI. — *Produits divers encaissés par le département*

ANNÉES (Pour les années antérieures à 1895, *voir* C. R. de 1894, ann. X.)	LOCATION — de terrains. 1	de bâtiments. 2	de buffets et buvettes. 3	d'herbages, d'oseraies, etc. 4	de vidanges. 5	PRIX DE VENTE — du mobilier et du matériel hors d'usage. 6	d'objets non réclamés. 7	d'arbres, de plantations, d'herbages. 8
1880	29,262 65	15,175 52	(1)	18,556 11	2,122,45	6.348 50	8,880 25	5,174 66
1885	24,114 12	17,784 27	»	13,838 41	(1)	16,822 24	18,600 70	10,575 85
1890	20,976 68	6,464 56	»	7,460 54	»	5.700 »	15,120 42	2,161 50
1895	17,579 02	7,583 17	»	7,432 92	»	4,973 »	13,783 94	11,916 70
1896	29,383 44	10,417 32	»	6,961 91	»	12.097 40	15,326 99	7,803 75
1897	19,250 45	8,614 67	»	5,875 01	»	11,526 »	12,737 50	5,570 20
1898	20,322 24	12,099 60	»	6,141 97	»	16,180 90	13,785 01	7,335 20
1899	19,948 95	9,230 36	»	4,880 82	»	9,980 30	24,191 23	14,417 23
1900	18,543 97	9,184 31	»	3,999 67	»	13,736 10	21,783 »	26,330 50
1901	19,771 27	15,615 32	»	3,344 18	»	30,636 »	26,775 40	19,465 40
1902	20,615 28	110,997 63	»	3,157 33	»	14,756 14	34,957 52	10,409 36
Autres années.	876,844 68	291,649 36	700,805 42	497,100 59	56,818 38	719,332 42	525,177 74	368,607 32
Ensemble.	1,116,612 75	514,816 09	700,805 42	578,749 46	58,940 83	862,089 »	721,119 70	489,767 67

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

N° XII. — *Ensemble des recettes*

ANNÉES.	DES TRAINS DE — VOYAGEURS.	MARCHANDISES.	Des gestions provisoires des lignes rachetées en 1896 et en 1897. (1)
1880.	41,474,689 22	72,510.599 18	»
1885.	46,585,670 92	75.115.761 07	»
1890.	50 150,989 98	91,039,905 77	»
1895.	56,557,885 76	97,862 405 61	»
1896.	59,152.887 24	101,194,764 46	2,497.001 62
1897.	63.910,968 58	106,454.051 79	17,724,457 98
1898.	67,204,558 57	116,666,400 51	7,655,520 22
1899.	72,546,252 90	128,596,504 20	»
1900.	76,955,455 85	132,160,952 24	»
1901.	76.729,942 01	130,917,317 86	»
1902.	78,726.022 48	156.548,455 14	»
Autres annees	1,189.525,766 42	1,900,252,842 12	»
Ensemble.	1,879,248,827 71	3,087.079,917 75	27,854,979 82

par nature de produits.

VOYAGEURS.			RECETTES PAR TRAINS DE MARCHANDISES				
CHEVAUX.	PRODUITS extraordinaires.	TOTAL.	MESSAGERIES (Petites marchandises.)	GROSSES marchandises.	CHEVAUX et bestiaux.	PRODUITS extraordinaires.	TOTAL.
119,073 46	274,682 29	41,474,689 22	4,697,706 65	61,424,595 72	1,062,220 42	2,126,016 49	72,310,599 18
157,575 01	468,934 22	46 551,670 92	5,249,047 98	64,597,129 69	1,086,111 20	1,913,472 »	73,115,761 07
184,413 62	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
198,706 76	439,109 17	56,537,853 76	6,653,180 66	86,302 149 99	1,369,618 12	3,537,454 84	97,862,403 61
207,835 98	416,918 20	59 152,88 24	7,089,583 03	90,008,157 44	1,432,542 74	2,966,481 25	101,194,764 46
218,659 86	431,910 64	63,910,968 58	7,360,757 71	94,778,292 59	1,507,148 05	2,787,833 44	106,434,031 79
243,950 85	444,551 52	67,204,338 47	8,147,346 73	103,128,218 06	1,681,470 26	3,709,365 26	116,666,400 31
271,292 12	444,021 76	72,546,232 90	8,981,155 09	113,758,901 37	1,869,924 26	3,986,520 46	128,596,504 20
278,401 97	451,776 85	76,933,435 83	9,032,971 19	117 739,075 23	1,918,930 11	3,409 955 71	132,160,932 24
277,212 73	459,053 77	76,729,942 01	8,994,827 95	117,035,921 01	1,910,731 02	2,975 852 85	130,917,317 86
288,926 73	487,230 15	78,726,022 48	9,178,206 28	123 205,423 02	1,931,473 69	2,173,352 15	136,548,455 14
4,178,083 42	6,976,711 06	1,189 325 766 42	139,952,560 61	1,665,558,212 33	25,014,219 22	66,627 849 94	1,900,232,842 12
6,624,132 55	11,743,677 90	1,879,248,827 71	221,133, 635 81	2,721,965,029 79	45,195,491 33	98,785,760 82	3,087,079,917 75

des finances pour compte de l'exploitation du chemin de fer.

Argent non réclamé.	Droits d'affichage	Excédents de droits d'encan sur fonds d'adjudication.	Produits des lignes du Grand Luxembourg	Redevances resultant des art 6 et 42 de la loi sur les mines du 21 avril 1810	Droits de magasinage	Acomptes versés par la ville de Gand en remboursement d'avances.	TOTAUX.
9	10	11	12	13	14	15	16
3,265 87	(1)	»	»	»	(1)	»	88,786 01
2,738 65	»	»	»	»	»	»	104,474 24
2,127 26	»	»	»	912 36	»	»	60,923 32
3,065 10	»	»	»	729 29	»	»	67,063 14
4,781 68	»	»	»	339 07	»	»	87,111 56
3,827 18	»		»	326 47	»	»	67,727 48
3,723 25	»		»	331 63	»	»	79,919 80
3,931 82	»	»		901 02	»	»	86,481 73
3,627 61	»	»	»	738 11	»	»	97,943 27
4,377 21	»	»	»	1,312 66	»		121,297 44
3,366 86	»	»	»	2,909 48	»	»	191,169 60
57,647 36	50,589 85	2,520 51	74,131 66	6,563 47	342,037 42	200,000 »	4,769,826 18
95,479 85	50,589 85	2,520 51	74,131 66	15,063 56	342,037 42	200,000 »	5,822,723 77

d'après les droits constatés.

ENSEMBLE.	PRODUITS DIVERS. (ANNEXE XI.)	TOTAL GÉNÉRAL.	*Observations*
115,785,288 10	88,786 01	115 874,074 11	(1) *Voir* page 1 du C. R de 1898 et son annexe IX.
119,669,451 99	104,474 24	119 775,906 23	
141,190,895 75	60,925 32	141,251,819 07	
154,400,287 37	67 063 14	154,467 350 51	(2) Déduction faite de fr. 627,102,15 montant d'une créance irrecouvrable. (*Voir* C R de 1892, ann. III)
162,844,655 32	87,111 56	162,931 764 88	
188,069,458 55	67,727 48	188 137,185 85	
191,504 258 90	79,919 80	191 584,178 70	
201,142,737 10	86,481 73	201,229,218 83	
209 096,568 07	97,943 27	209 194,511 34	
207,647,259 87	121,297 44	207,768,557 31	
215,274,477 62	191,169 60	215,465,647 22	
(2) 3,088,951,506 41	4,769,826 18	3,093 701,332 59	
4,995,556,625 15	5,822,723 77	4,999,379 346 92	

N° XIII. — *Comparaison des résultats financiers annuels pendant la dernière période quinquennale* (1898-1902) *et la dernière année* (1897) *de la période précédente.*

	1897.	1898.	1899.	1900.	1901.	1902.
Recettes brutes	188,137,185 83	191,584,178 70	201,229,218 83	209,194,314 31	207,768,557 31	215,465,647.22
Dépenses d'exploitation (1)	109,904,349 56	112,902,678 62	118,661,088 59	140,428,194 93	139,587,582 85	135,478,385 56
Excédent des recettes . .	78,232,836 27	78,681,500 08	82,568,130 24	68,766,116 41	68,180,974 46	79,987,261 66
Parts de recettes versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes et redevance fixe	5,723,068 07	5,340,133 56	5,749,948 14	4,945,448 56	4,815,166 56	4,882,994 73
Reste disponible pour les charges	72,509,768 20	73,341.366 52	76,818,182 10	63,820,667 85	63,365,807 90	75,104,266 93
Charges des capitaux — Intérêts . . .	54,668,791 97	55,147,855 62	56,543,211 94	58,485,732 78	55,306,328 12	56,741,255 61
Charges des capitaux — Amortissement progressif . .	6,109,683 27	6,348,613 99	6,650,355 65	6,995,082 44	8,029,385 98	8,396,263 82
Ensemble	60,778,475 24	61,496,469 61	63,193,567 59	65,480,815 22	63,335,714 10	65,137,519 43
Soldes — actifs	11,731,292 96	11,844,896 91	13,624,614 51	»	30,093 80	9,966,747 50
Soldes — passifs	»	»	»	1,660,147 37	»	»
Bénéfice réel en tenant compte de l'amortissement annuel et de l'accroissement de la valeur des approvisionnements, mais non compris les intérêts réciproques (*Voir* page 6).	22,112,758 59	21,501,826 32	22,530,349 51	11,654,589 33	12,253,627 21	17,838,921 86

(1) *Voir* renvoi (1) imprimé au bas du tableau V.

N° XIV. — *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 de recettes ou loyer. — Période quinquennale* 1898-1902 *et dernière année* (1897) *de la période précédente.*

N° XIV. — *Décomposition du compte de premier établissement et de parachèvement du des lignes exploitées moyennant parts de recettes ou loyer — Période*

		1897.
	***A.* Lignes construites directement par l'État :**	
Lignes exploitées.	Premier établissement et travaux de parachèvement livrés à l'exploitation	385,466,994 40
	Travaux d'extension non achevés à fin d'exercice	a) 9,280,816 79
Lignes en construction.		a) 9,462,842 08
	Ensemble pour lignes construites directement par l'État. . .	404,210,653 27
	***B.* Lignes construites à forfait pour compte de l'État :**	
Lignes construites en exécution des conventions-lois des 31 janvier/15 mars 1873 et 21 juillet/25 août 1885, 19 décembre 1876, 1er et 26 juin 1877 et 9-10 juin 1878.	en exploitation (1)	156,009,124 10
	en construction.	»
Parachèvement.	Travaux livrés à l'exploitation.	11,680,875 48
	— d'extension, non achevés à fin d'exercice	a) 103,992 96
	Ensemble pour lignes construites à forfait. . .	167,793,992 54
	***C.* Lignes rachetées :**	
Mons à Manage (capital représentatif des annuités)		10,525,041 76
Pépinster à Spa (rachat par annuités en 1872 et comptant en 1877)		6,782,031 08
Dendre et Waes (— en 1876 — en 1877)		52,703,089 51
Saint-Ghislain à Erbisœul		2,385,000 »
Lierre à Turnhout		4,300,000 »
Anvers à la frontière par Esschen (estimation-litige fr. 12,500,000) (2)		»
Marbehan à Virton et à Lamorteau y compris les parachèvements effectués au moyen de retenues faites sur le prix d'achat		6,937,645 59
Réseau des Flandres.	Coût	17,380,762 72
	Remboursement des cautionnements	61,219 70
Bassins Houillers (capital représentatif des annuités)		194,208,800 »
Luxembourg		127,355,106 80
Anvers à Gand par Saint-Nicolas		14,700,615 41
Liégeois-Limbourgeois		34,990,686 50
Gand-Eecloo		7,734,600 »
Grand Central Belge		(3) 216,218,884 27
Plateaux de Herve		23,116,178 25
Sichem à Montaigu		»
Liége à Visé		»
Hesbaye-Condroz		»
Saint-Trond-Hasselt		»
Parachèvement.	Travaux prévus lors du rachat	13,101,927 16
	Autres travaux livrés à l'exploitation	(4) 57,765,833 19
	Travaux d'extension, non achevés à fin d'exercice	a) 621,073 03
	Ensemble pour lignes rachetées. . .	790,888,454 97
	***D.* Lignes exploitées moyennant redevance fixe ou part de recettes :**	
Parachèvement.	Travaux livrés à l'exploitation	(5) 9,434,647 41
	— non achevés à fin d'exercice	a) 6,903 94
	Ensemble pour lignes louées par l'État. . .	9,441,551 35
***E.* Dépendances des stations :** excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes tournantes, etc., réservoirs, candélabres, éclairage électrique et au gaz, etc.		40,399,584 92
***F.* Dépenses générales pour étude de projets de construction de lignes :** personnel, mobilier, frais de bureau, etc.		11,729,052 22
***G.* Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines et outillage des ateliers,** etc.		
1° Commandé par l'État		260,793,192 30
2° Repris aux compagnies		90,107,597 20
	Ensemble pour matériel roulant, machines et outillage des ateliers, etc. . .	350,900,789 50
	Ensemble des capitaux engagés par l'État. . .	1,775,364,078 77
***H.* Intérêts intercalaires des capitaux.**	lignes en exploitation	19,076,721 12
	— en construction et travaux d'extension non achevés	a) 1,006,665 88
	Total général de premier établissement. . .fr.	1,795,447,465 77
Pour faire ressortir le capital entré dans le domaine exploité, il faut déduire :		
1° pour lignes en construction et travaux d'extension non achevés (*voir* littéras a ci-dessus)		20,482,294 68
2° pour aliénation d'immeubles, subsides, etc. (Amortissement indirect. *Voir* annexe II.)		6,233,819 43
	Reste capital utile. .fr.	1,768,731,351 66

(1) 1° Non compris 2,885,500 francs payés à la Banque de Belgique, à titre d'indemnités, et pris en charge par le département des finances : l'État ayant distrait de l'entreprise les lignes visées par la loi du 26 juin 1877, savoir : Bruxelles à Londerzeel par Zellick ; Bruxelles au bois de la Cambre ; Couillet à Châtelet et Chimay à la frontière française.
2° Non compris fr. 4,173,201-16 représentant le montant pris en charge par le département des finances, des diverses indemnités payées aux sociétés de construction en raison de ce que l'État a distrait des concessions octroyées, les lignes de Mettet à Hastière, d'Hastière à Gedinne et de Baronville à Eprave.

(2) La somme de 12,500,000 francs pour la ligne d'Anvers à la frontière, comprise depuis 1880 dans le capital de l'État ainsi que dans les charges financières, n'a, en réalité, été réglée qu'à l'occasion de la reprise du Grand Central Belge auquel elle a, par conséquent, été rattachée.

(3) Y compris les 12,500,000 francs faisant l'objet du renvoi (2) ci-dessus et une somme de fr. 2,716,780-19 payée pour la section d'Aix à la frontière, en exécution de la convention du 15 avril 1897 avec le gouvernement prussien (art. 5, § 2, de la loi de rachat).

(4) Y compris fr. 1,037,531-39 pour les Plateaux de Herve rachetés en 1897.

réseau appartenant à l'État, y compris les lignes rachetées. Frais de parachèvement quinquennale 1898-1902 *et dernière année* (1897) *de la période précédente.*

1898.	1899.	1900.	1901.	1902.	Différences entre 1901 et 1902
401,448,726 23	413,055,200 50	419,324,098 50	425,198,234 50	434,198,738 28	9,000,503 78
a) 8,111,280 40	a) 12,640,510 64	a) 16,983,136 69	a) 22,106,644 73	a) 25,771,368 04	a) 3,664,723 31
a) 9,081,276 61	a) 6,324,108 71	a) 9,316,435 59	a) 16,279,888 70	a) 18,400,168 65	a) 2,120,279 95
418,641,283 24	432,019,819 85	445,623,670 78	463,584,767 93	478,370,274 97	14,785,607 04
156,009,124 10	a) 156,009,124 10	156,009,124 10	156,009,124 10	156,009,124 10	»
»	»	»	»	»	»
12,602,588 93	13,517,953 31	14,651,400 28	15,265,006 01	15,641,379 16	376,373 15
a) 65,658 54	a) 84,345 44	a) 3,793 10	a) 27,504 74	a) 98,680 62	a) 71,175 88
168,677,371 57	169,611,422 85	170,664,317 48	171,301,634 85	171,749,183 88	447,549 03
719,399,621 59	719,752,992 85	729,777,642 85	758,696,402 85	758,696,402 85	»
353,371 26	»	»	»	»	»
»	10,024,650 »	»	»	»	»
»	»	24,738,160 »	»	»	»
»	»	4,180,600 »	»	»	»
13,101,927 16	(6) 13,152,112 27	(8) 13,193,665 38	13,193,665 38	13,193,665 38	»
62,015,558 56	66,346,692 22	(9) 74,486,162 58	79,609,984 44	87,012,003 50	7,402,019 16
a) 788,937 82	a) 878,871 08	a) 992,269 39	a) 2,192,325 76	a) 2,457,084 34	a) 264,758 58
795,659,416 39	810,155,318 42	847,368,500 20	853,692,378 43	861,359,156 07	7,666,777 64
9,761,877 97	10,178,036 19	(10) 8,129,228 05	8,316,528 20	8,449,208 88	132,680 68
a) 89,395 07	a) 61,887 14	a) 52,709 95	a) 13,640 62	a) 88,667 59	a) 75,026 97
9,842,273 04	10,239,923 33	8,181,938 »	8,330,168 82	8,537,876 47	207,707 65
42,710,961 08	45,439,144 71	46,907,108 74	49,615,724 60	52,014,985 20	2,399,260 60
12,369,380 38	12,845,287 95	13,311,999 93	13,614,834 79	14,044,308 35	429,473 56
277,032,190 19	291,374,984 54	318,336,501 12	357,215,341 83	395,260,630 37	38,045,288 54
90,107,597 20	(7) 90,895,929 61	90,895,929 61	90,895,929 61	90,895,929 61	»
367,139,787 39	382,270,914 15	409,232,430 73	448,111,271 44	486,156,559 98	38,045,288 54
1,815,040,473 09	1,862,581,831 26	1,941,289,985 86	2,008,250,780 86	2,072,232,344 92	63,981,564 06
19,802,473 39	20,208,840 09	(11) 20,414,145 32	20,585,600 85	20,867,906 98	282,306 13
a) 944,138 97	a) 1,242,440 21	a) 1,919,585 34	a) 2,834,710 37	a) 3,952,203 16	a) 1,117,492 79
1,835,787,085 45	1,884,033,111 56	1,963,623,696 52	2,031,671,092 08	2,097,052,455 06	65,381,362 98
19,071,687 41	21,232,163 22	29,267,930 06	43,454,714 92	50,768,172 40	7,313,457 48
6,283,839 62	6,314,570 70	(12) 4,075,413 34	5,071,367 21	5,183,324 82	111,957 61
1,810,431,558 42	1,856,486,377 64	1,929,380,353 12	1,983,145,009 95	2,041,100,957 84	57,955,947 89

(5) Déduction faite de fr. 1,057,551-39 pour les Plateaux de Herve rachetés en 1897.

(6) Y compris une somme de fr. 50,185-11, remboursée au Grand Central Belge pour travaux d'extension, etc., effectués par la Compagnie, pendant sa gestion pour compte de l'Etat, en 1897.

(7) Y compris une somme de fr. 2,699-41, remboursée au Grand Central Belge pour acquisition de matériel en extension pendant sa gestion pour compte de l'Etat, en 1897.

(8) Y compris une somme de fr. 41,355-11, remboursée au Grand Central belge pour travaux d'extension, etc., effectués par la Compagnie pendant sa gestion pour compte de l'Etat, en 1898.

(9) Y compris fr. 2,515,566-52 pour la ligne de Hesbaye-Condroz, rachetée en 1900.

(10) Déduction faite de fr. 2,515,566-52 — — — —

(11) Y compris une somme de fr. 50,520-29, montant des intérêts intercalaires afférents à la ligne de Landen-Saint-Trond en 1856 soustraite du capital, à cette époque, et réajoutée au capital en 1900, ensuite de la reprise de l'exploitation de cette ligne par l'Etat.

(12) Déduction faite de la somme de fr. 1,561,892-99, valeur de la ligne de Landen-Saint-Trond, comprise dans les amortissements indirects depuis 1856 et réintroduite dans le capital utile en 1900, ensuite du rachat de la ligne de St-Trond à Hasselt.

N° XV. — *Voies et travaux. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale* (1898-1902) *et de la dernière année* (1897), *de la période précédente* (*).

					1897.	1898.	1899.	1900	1901.	1902.
Longueur effective, en mètres courants, des lignes exploitées par l'État, au 31 décembre.				double voie.	1,406,315	1.461,975	1,547,821	1,592,222	1,622.261	1,652,798
				simple voie.	1,934,348	2,551.489	2 511,677	2,467,861	2,426,228	2,397.367
				Ensemble.	(1) 3.340,663	4,013.462	4,059,498	4.060,083	4.048,489	4,050.165
Longueur effective, en mètres courants, au 31 décembre, des lignes appartenant à l'État				double voie.	1,244,074	1,297,804	1,379,787	1,424,593	1,454,632	1,485,169
				simple voie.	1,729,154	2,331,824	2,293,055	2.351.362	2,309,929	2,281,068
				Ensemble. .	(2) 2,973,228	3,629,628	3 672,842	3,776,155	3,764,561	3,766,237
Longueur moyenne des lignes exploitées par l'État.					(3) 3,340,040	4,005,914	4,059.594	4,060 085	4,048,489	4,049.270
Mètres courants de rails	en acier	voies principales. . .	de 52 kilog. par mètre . .		2,643,474	2.725,066	2,727,455	2,728,268	2,728,110	2,754,520
			de 40.6 — — . .		»	»	»	455,225	951,592	1,334,571
			de 38 kilog. — . .		5,976.312	7,057,105	7,331,572	6,977.295	6,754,055	6,592,246
			de 35 kilog. et moins par mèt.		13,818	155,969	265,101	356,309	214,556	210,716
		voies de garage, de chargement et de déchargement	de 52 kilog. par mètre . .		12,117	24 710	25 369	27,538	30.662	38,190
			de 40.6 — — . .		»	»	»	40	2,812	9,825
			de 38 kilog. — . .		2,005.144	2,261,632	2,452,553	2,555,015	2,720.461	2.995,565
			de 35 kilog. et moins par mèt.		251,037	284.085	295,505	329,774	357,864	351,108
		en général.	de 52 kilog par mètre . .		2,655,591	2.747.776	2,752,822	2,755,806	2,758,772	2,772,710
			de 40.6 — — . .		»	»	»	455,263	954,404	1,344,596
			de 38 kilog. — . .		7,981,456	9,518,737	9,764,005	9,532,510	9,474,516	9,587,811
			de 35 kilog. et moins par mèt.		264,855	418.054	560,606	686,085	552,220	561,824
	en fer	voies principales. . .	de 38 kilog. par mètre . .		655,095	670,927	555,588	422,547	547,225	283,859
			de 35 kilog. et moins —							
		Voies de garage, de chargement et de déchargement	de 38 kilog par mètre . .		1.792,471	1,998.152	1,976,275	2,001,144	1,973 984	1,927,992
			de 35 kilog. et moins —							
		en général.	de 38 kilog. par mètre . .		2,447 566	2,669,079	2.511,663	2,425,491	2,321,209	2,211,851
			de 35 kilog et moins —							

Consommation annuelle de rails d'acier	quantités totales (tonnes)		15,641	15,000	12,000	24,000	24,465	24,078
	sommes totales dépensées		1,856,500	1,762,500	1,530,000	3,060,000	3,122,775	3,156,246
	prix moyen par tonne		118,69	117,50	127,50	127,50	(4) 127,64	131,08
Nombre de billes en bois existant dans les voies	chêne	voies principales	5,659,119	6,475,216	6,624,556	6,655,310	6,678,579	6,778,896
		voies accessoires	1,649,810	2,444,825	2,494,917	(4) 2,127,550	2,192,888	2,296,552
		Ensemble	7,308,929	8,920,041	9,119,473	(4) 8,782,840	8,871,467	9,075,248
	sapin	voies principales	57,586	65,285	55,753	44,750	59,282	52,653
		voies accessoires	248,158	253,760	246,941	247,040	235,619	224,449
		Ensemble	305,544	319,045	300,694	291,790	274,901	257,102
	hêtre	voies principales	17,185	18,441	18,423	21,025	29,145	35,625
		voies accessoires	835	895	956	956	956	1,556
		Ensemble	18,020	19,336	19,379	21,981	30,101	37,181
Prix moyen (créosotage compris) des billes en chêne de 0m.26 sur 0m.14 *acquises* dans l'année.			6,04	5,89	6,15	(4) 6,06	6,55	6,47
Longueur des voies (simples) sur longrines et traverses métalliques	voies principales (mètres courants)		75,339	98,622	94,250	78,982	67,267	60,758
	voies accessoires (—)		182,229	169,057	173,499	161,620	159,782	142,115
	Ensemble (—)		257,568	267,679	267,729	240,602	227,049	202,853
Longueur des lignes armées	du block-system (—)		1,137,988	1,134,535	1,154,535	1,190,535	1,194,663	1,194,663
	de grosses sonneries (—)		668,203	722,844	722,844	716,844	695,595	695,595
Nombre de passages à niveau	munis de barrières manœuvrées sur place et à la main		2,780	3,542	3,527	3 512	3,465	3,420
	— — à bascules ou roulantes, manœuvrées à distance		707	869	869	857	855	845
	ouverts et non surveillés		1,507	2,050	2,023	1,990	(4 2,008	2,015
	Ensemble		4,994	6,441	6,419	6,359	(4) 6,326	6,280
Dépense annuelle pour le gardiennage des passages à niveau			2,441,154	2,858,850	2,925,481	2,951,158	2,918,851	2,884,210
Nombre de passages à niveau supprimés dans l'année			29	27	28	60	44	46
Nombre de raccordements et gares privées			901	1,061	1,120	1,158	1,195	1,224
Nombre de raccordements de lignes vicinales aux stations gérées par l'État			51	67	77	81	85	90
Nombre de traversées de voies de l'État par des lignes vicinales			45	62	64	68	74	77
Valeur au 31 décembre des approvisionnements des voies et travaux			12,322,532	13,444,965	14,500,187	15,747,444	17,908,121	17,518,075

(*) Ce tableau ne contient pas les situations et résultats afférents aux gestions provisoires, pour compte de l'État, des lignes rachetées en 1896 et en 1897. Pour la période de ces gestions provisoires, consulter les renvois 3 à 6, 9 et 10 au bas de l'annexe XVIII.

(1) Cette longueur effective à fin décembre 1897 est de 3,992k.2 si l'on tient compte des lignes rachetées en 1896 et en 1897.

(2) — — — de 5,608k.4 — — — —

(3) — moyenne en 1897 est de 3,991k.6 — — —

(4) Chiffres rectifiés

N° XVI. — *Traction et matériel. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale* (1898 à 1902), *et de la dernière année* (1897) *de la période précédente* (*).

			1897.	1898.	1899.	1900.	1901.	1902.
Nombre de locomotives			2,257	2,371	2,617	2,690	2,859(1)	2,967
— de voitures automotrices			54	59	59	54	49(1)	54
— de tenders (indépendants de la locomotive)			1,507	1,705	1,750	1,854	1,920(1)	2,070
— de voitures à voyageurs, y compris la partie « voiture » des voitures à vapeur et des voitures-fourgons, etc.			4,527	4,873	5,105	5,305	5,678(1)	6,365
— de véhicules divers pour trains de voyageurs : (fourgons à bagages, wagons fermés pour petits colis, boxes, etc.)			1,548	1,892	1,841	1,858	1,924	1,955
— de voitures motrices pour ligne vicinale électrique			»	»	12	12	12	12
— de voitures remorquées —			»	»	12	12	20	20
— de wagons à marchandises			48,788	57,801	59,058	62,700	65,340	65,845
— de véhicules pour services divers : pour embranchements de charbonnages, pour l'entretien de la route, wagons de secours, etc., etc.			1,477	1,497	1,510	1,522	1,508	1,485
— de bâches			17,626	22,574	20,828	20,725	23,905	24,478
Parcours kilométrique des locomotives de l'État	productif de recettes.	trains de voyageurs	27,561,960	30,165,757	33,531,992(2)	54,751,112(2)	35,439,225(2)	36,667,451(2)
		trains de marchandises	23,857,823	25,574,591	27,864,787	29,732,859	30,018,549	32,040,909
	pour le service : trains de route, à vide ou en manœuvre		14,852,489	15,741,382	17,436,123	18,520,000	19,457,354	20,229,652
Consommation de charbon des locomotives	quantités (tonnes)		914,648	993,052	1,153,913	1,268,019	1,256,095	1,528,476
	prix moyen par tonne		8 13	9 16	11 15	17 79	17 36	12 19
	dépenses		7,435,149	9,094,335	12,863,140	22,558,452	21,801,520	16,1·8,384
Consommation de charbon par locomotive-kilomètre en général.	quantités (kilogr.)		13 81	13 89	14 64	15 28	14 79	14 94
	dépenses		0,112	0,127	0,163	0,272	0,257	0,182

Nombre annuel de trains	de voyageurs	745,023	791,611	896,671	927,019	946,062	960,634
	de marchandises	521,348	570,166	644,566	669,703	667,767	685,110
	de service	26,668	28,269	26,867	28,379	29,456	26,648
Parcours des trains, productif de recettes	voyageurs	26,867,759	29,461,211	32,458,418(1)	35,677,873(2)	35,954,409(2)	34,928,861(2)
	marchandises	19,584,421	21,200,297	23,070,464	24,439,837	24,674,755	26,522,507
Parcours des trains de service		346,224	359,555	468,890	404,172	596,586	597,334
Éclairage — électrique	nombre d'installations	33	35	37	40	41	44
	— de lampes a arc	1,055	1,307	1,459	1,692	1,787	1,903
	— de lampes à incandescence	2,679	3,366	3,804	4,026	4,445	4,902
	— total de foyers	3,752	4,673	5,263	5,718	6,250	6,805
	intensité totale des foyers, en ampères	11,798.5	14,401.5	16,185.6	18,354.6	19,526.2	20,515.7
Éclairage — gaz	nombre de becs	24,786	25,503	25,710	26,059	26,096	26,048
	consommation totale, en mètres cubes	5,852,812	5,865,455	5,625,926	5,423,075	4,969,049	4,561,550
	dépense totale	692,645	682,204	656,705	659,525	582,756	555,891
Éclairage — pétrole	quantités consommées, en litres	3,622,156	4,176,689	4,873,294	5,250,504	5,666,271	6,289,586
	dépense totale	398,457	542,970	755,561	876,854	650,488	817,646
Éclairage — huile de colza épurée	quantités consommées, en kilog	503,458	560,102	607,267	624,045	686,172	641,550
	dépense totale	322,605	516,010	294,039	374,427	422,819	372,472
Graissage (huiles, suif et graisses)	consommation totale, en kilog	1,902,625	2,153,495	2,450,841	2,728,256	3,249,776	3,740,542
	dépense totale	414,545	444,118	485,502	615,528	852,954	956,025
Valeur, au 31 décembre, des approvisionnements du service de la traction et du matériel		16,998,089	19,472,549	20,672,504	25,744,902	27,778,572	27,844,551

(*) Ce tableau ne contient pas les situations et résultats afférents aux gestions provisoires pour compte de l'Etat, des lignes rachetées en 1896 et 1897.

1) Chiffres rectifiés.

(2) Non compris 14,270 kilomètres en 1902, 10,169 kilomètres en 1901, 15,991 kilomètres en 1900 et 6,906 kilomètres en 1899 se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal 352,246 kilomètres en 1902, 268,276 kilomètres en 1901, 272,666 kilomètres en 1900 et 92,241 kilomètres en 1899 se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

N° XVII. — *Exploitation et recettes.— Résumé des résultats principaux de la dernière*

		UNITÉ.	1897.		1898.	
			MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE
Voyageurs sur les lignes à écartement normal.	Service intérieur. . .	Voyages.	80,888,861	42,899,321 79	91,405,626	46,184,002 11
	Services mixtes . .	»	7,128,189	5,875,847 32	7,225,918	5,885,868 61
	— internationaux.	»	3,342,795	8,332,097 54	3,328,190	7,909,759 12
	Surtaxes pour trains et voitures de luxe.	—	»	52,408 »	»	»
Voyageurs de la ligne vicinale de Mons à Boussu.		Voyages.	»	»	»	»
	Ensemble. . .	—	91,359,843	57,160,274 65	101,957,734	59,977,629 84
Bagages. . . .	service intérieur. . .	Quintaux	254,183	746,341 29	252,365	806,627 98
	— mixtes . . .	»	30,703	70,651 28	26,875	68,844 56
	— internationaux .	»	145,995	1,060,615 56	137,603	1,020,809 96
	Ensemble. . .	»	408,879	1,877,608 13	416,841	1,896,282 30
Petites marchandises.	service intérieur . .	Quintaux	2,725,381	7,790,272 05	3,106,298	8,864,457 92
	— mixtes . . .	»	546,084	1,050,251 25	474,431	920,677 84
	— internationaux .	»	801,554	2,192,515 05	771,314	2,402,494 90
	Ensemble. .	»	4,070,999	11,033,038 33	4,352,043	12,187,610 66
Grosses marchandises.	service intérieur. . .	Tonnes.	17,946,589	55,107,287 29	20,576,395	60,350,754 77
	— mixtes . . .	»	6 656,756	15,162,089 04	5,404,745	11,558,255 08
	— internationaux .	»	9,162,076	28,508,916 26	9,989,058	31,239,250 21
	Ensemble . . .	»	33,745,401	94,778,292 59	35,970,176	103,128,218 06
Finances . . .	service intérieur . . .	Groupes	(1)	239,602 76	(1)	261,261 67
	— mixtes. . . .	»	(1)	19,051 20	(1)	16,700 78
	— internationaux .	»	(1)	34,214 31	(1)	37,491 05
	Ensemble. . .	»	(1)	282,868 27	(1)	315,453 50
Équipages. . .	service intérieur . .	Voitures	1,722	54,281 09	1,962	61,765 67
	— mixtes. . . .	»	97	3,457 81	156	5,013 68
	— internationaux .	»	488	12,150 55	513	15,292 28
	Ensemble. . .	»	2,307	69,849 43	2,631	78,071 63
Chevaux et bestiaux.	service intérieur . .	Expédit.	44,544	1,280,284 98	49,720	1,456,817 76
	— mixtes . . .	»	10,108	89,383 09	10,198	78,353 56
	— internationaux .	»	9,253	356,139 84	10,396	390,247 79
	Ensemble . . .	»	63,905	1,725,807 91	70,314	1,925,421 11
Autres produits .	Tickets d'entrée dans les stations.	—	»	197,517 »	»	208,134 80
	Produits extraordinaires.	—	»	3,219,744 06	»	4,155,916,78
	Produits divers . . .	—	»	67,727 48	»	79,919 80
	Ensemble. . .	—	»	3,484,988 54	»	4,441.971 38
	Recettes totales. . .	Francs.	»	170.412.727 85	»	183,950,658 48
Recette moyenne par voyageur embarqué . .		—	0 62		0 59	
Produit moyen par tonne de grosses marchand.		—	2 81		2 87	
Nombre de stations, haltes, points d'arrêt, etc.. au 31 décembre.		—	1,052		1,205	

(*) Ce tableau ne comprend pas les résultats afférents aux gestions provisoires, pour compte de l'État, des lignes rachetées en 1896 et en 1

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

période quinquennale (1898-1902) *et de la dernière année* (1897) *de la période précédente* (*).

1899.		1900.		1901.		1902	
MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT	RECETTE.
105,664,361	49,770,448 62	111,162,272	51,550,870 99	111,710,216	52,602,980 54	115,770,630	55,845,244 93
7,140,966	5,869,297 66	7,451,185	6,253,134 64	7,887,280	6,657,048 07	8,162,028	7,126,565 94
5,775,611	8,782,671 42	4,505,914	10,575,178 90	4,055,742	8,900,172 42	4,258,712	8,955,607 12
»	169,052 67	»	238,605 60	»	211,987 30	»	»
277,282	49,100 35	810,077	139,814 45	821,165	140,104 80	918,294	155,824 60
114,858,223	64,631,570 72	123,710,046	68,566,602 64	124,454,401	68,512,292 93	127,109,684	70,083,242 59
268,045	850,018 01	270,451	848,591 65	275,475	870,090 52	266,545	850,717 44
25,912	61,158 24	24,618	67,166 26	24,412	67,100 37	25,221	65,275 77
155,561	1,114,498 75	179,179	1,241,765 62	155,769	1,095,340 47	154,951	1,095,755 75
447,516	2,028,675 »	474,228	2,157,523 51	453,656	2,032,531 36	444,495	2,009,748 96
3,428,277	9,889,828 89	3,596,279	9,957,575 82	3,572,351	9,956,800 57	4,304,791	10,141,148 91
418,190	897 076 92	128,501	895,256 15	407,595	868,140 97	555,987	882,944 74
847,918	2,705,921 69	869,896	2,984,846 98	857,526	2,961,259 99	860,068	3,512,879 22
4,694,385	13,492,827 50	4,894,676	13,835,678 95	4,837,072	13,766,181 53	5,458,786	14,339,972 90
25,046,710	67,551,786 34	25,125,616	67,795,020 09	25,516,880	67,651,578 24	24,250,511	69,065,244 05
4,835,351	11,242,458 65	4,800,186	11,194,575 58	4,666,727	10,879,824 01	4,941,112	11,065,549 74
11,350,974	35,184,659 58	15,156,940	38,811,479 56	12,248,251	38,504,521 79	15,450,596	45,076,829 25
39,433,018	113,758,904 37	41,062,742	117,799,075 23	40,231,838	117,035,924 04	42,611,819	123,205,423 02
(*)	291,483 02	(*)	295,479 75	(*)	292,867 42	(*)	298,978 60
(*)	16,272 67	(*)	16,205 36	(*)	15,747 78	(*)	16,016 52
(*)	42,226 04	(*)	46,578 69	(*)	46,210 30	(*)	51,697 65
(*)	349,981 73	(*)	356,261 78	(*)	354,825 50	(*)	366,692 57
2,395	68,910 59	2,504	69,582 44	2,566	69,257 68	2,727	70,682 44
105	2,956 42	168	2,925 92	68	2,841 71	65	2,890 16
610	14,971 05	845	16,514 26	540	16,583 65	221	18,529 16
3,108	86,817 86	3,517	88,820 62	2,974	88,463 04	3,011	91,901 76
55,425	1,625,554 68	58,184	1,636,468 49	57,809	1,635,054 20	56,576	1,667,150 68
8,445	76 346 97	7,572	76,021 80	8,565	75,884 54	9,997	75,144 25
12,060	459,554 73	12,217	484,841 79	11,246	481,007 21	10,475	538,125 51
75,930	2,141,216 38	77,973	2,197,332 08	77,420	2,187,945 75	76,848	2,280,400 42
»	222,201 30	»	235,540 70	»	234,209 10	»	236,515 10
»	4,450,542,24	»	5,861,752 56	»	5,454,886 62	»	2,660,582 50
»	86,481 75	»	97,945 27	»	121,297 44	»	191,169 60
»	4,739,225 27	»	4,193,016 53	»	3,790,393 16	»	,088,265 00
»	201 229,218 83	»	209,194,311 34	»	207,768,557 31	»	215,465,647 22
0 56		0 551		0 548		0,550	
2 89		2 87		2 91		2 89	
1,255		1,266		1,275		1,284	

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

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

		DATES des reprises.	1902. DOUBLE VOIE.	1902. SIMPLE VOIE.	1902. ENSEMBLE.	1901.
A Lignes construites directement par l'État . .		—	688,703	212,370	901,073	895,364
B. — — à forfait pour son compte		—	75,319	642,067	717,386	718,046
C. Lignes rachetées.	Mons à Manage.	1 janv. 1857	24,366	»	24,366	24,366
	Luxembourg	1 janv. 1873	235,860	72,607	308,467	308,467
	Bassins-Houillers. . .	1 janv. 1871	224,455	383,404	607,859	607,411
	Pepinster à Spa.	16 sept. 1872	»	12,508	12,508	12,508
	Dendre-et-Waes (3) . . .	1 mai 1876	100,095	1,642	101,737	101,737
	Lignes des Flandres . .	1 janv. 1878	22,698	207,272	229,970	229,918
	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	»	38,607	38,607	38,607
	Anvers à Gand (4)	1 janv. 1896	13,568	36,132	49,700	49,700
	Gand à Eecloo (5)	1 janv. 1897	»	14,377	14,377	18,746
	Grand-Central belge (6) .	1 janv. 1897	55,282	373,916	429,198	428,702
	Liégeois-Limbourgeois (9)	1 janv. 1896	»	116,495	116,495	116,495
	Sichem à Montaigu . . .	1 juillet 1898	»	3,594	3,594	3,594
	Plateaux de Herve (7) . .	7 sept. 1897	»	32,729	32,729	32,729
	Hesbaye-Condroz (8) . .	1 janv. 1900	»	74,228	74,228	74,228
	Liége-L. à la front. holland.	1 janv. 1899	17,913	»	17,913	17,913
	Saint-Trond à Hasselt (9).	1 juil. 1900	»	17,867	17,867	17,867
			721,147	1,426,631	2,147,778	2,151,151
Longueur totale des lignes appartenant à l'État . .		»	1,485,169	2,281,068	3,766,237	3,764,561
D. Lignes exploitées par l'État moyennant parts de 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 (10). . .	1 janv. 1897	»	26,558	26,558	26,558
			160,515	83,751	244,266	244,266
E. Tronçons de voies appartenant à des compagnies et exploités en commun avec l'État (11) . .		»	6,114	4,798	10,912	10,912
F. Sections de compagnies, empruntées en transit par l'État(12).		»	1,000	27,750	28,750	28,750
Longueur totale exploitée par l'État		»	1,652,798	2,397,367	4,050,165	4,048,489

(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 1853, au 1er mai 1876, et racheté à cette dernière date.

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

(4) — — — — — — , pendant le 1er semestre 1897.

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

(6) — 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'Etat belge.

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

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

(9) Exploité moyennant part de recettes par le Grand Central belge pour compte de l'Etat, 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.

(10) Exploité moyennant part de recettes par la Société de Gand-Eecloo, pour compte de l'Etat, pendant le 1er semestre 1897.

(11) Savoir : voies communes dans les stations de Liége (Longdoz), Flémalle-Haute, Erquelinnes, Lobbes, Ingelmunster, Thielt, Lichtervelde, Thourout, Ypres, Comines, Chimay, Willebroeck, Puers, Saint-Gilles (Waes) et Selzaete.

(12) Sections de Deynze à Thielt, d'Ypres à Comines et de Frameries à Crachet-Picquery. (*Voir* p. 17 du Compte-rendu de 1893.)

N°XIX.—*Matériel fixe existant dans les voies au 31 décembre 1902 et 1901.*

A. Rails et billes.

			1902. Voies principales.	1902. Voies accessoires.	1902. Ensemble.	1901
Longueur en mètres courants.	Rails en acier.	Vignole de 52 kilog.	2,734,520	38,190	2,772,710	2,758,772
		» de 40.6 »	1,334,571	9,825	1,344 396	954,401
		» de 38 »	6,892,246	2,995,565	9,587,811	9,474,516
		Hilff de 29 kilog.	764	207,122	207,886	210,864
		divers de 7, 18 25, 30, 33, 34 et 35 kilog.	209,952	145,986	355,938	341,336
		Ensemble.	10,872,053	3,594,688	14,266,741	13,739,913
	Rails en fer		283,839	1,927,992	2,211,831	2,321,209
		Total.	11,155,892	5,522,680	16,478,572	16,061,121
Nombre.	Billes	en chêne	6,778,896	2,296,352	9,075,248	8,871,467
		en sapin	32,655	224,149	257,102	274,901
		en hêtre	35,625	1,556	37,181	30,101
		Total.	6,847,171	2,522,357	9,369,531	9,176,469

B. Voies métalliques.

Longueur des voies simples sur longrines et traverses métalliques.

SYSTÈMES de VOIES MÉTALLIQUES.	EN SERVICE AU 31 DÉCEMBRE 1902 Voies principales (1)	1902 Voies accessoires (1)	1902 Ensemble.	1901.	*Observations.*
Longrines Hilff	3,125	79,470	82, 595	102,378	
Longrines et traverses Deseures et Battig.	»	401	401	598	
Traverses De Soignies	»	1,059	1,059	1,059	
— Wautherin	18,737	46,760	65,497	67,178	40k.17 par traverse.
— A en acier, mod. Post.	29,806	5,364	35,170	36,593	Type néerl. 75 k. par traverse.
— B — Braet.	8,319	6,784	15,103	13,597	Type néerl. 75 k par traverse.
— C — Bernard.	751	2,277	3,028	5,646	Type néerl. 105 k. par traverse.
Ensemble.	60,738	142,115	202,853	227,049	

(1) Mètres courants de voie simple.

N° XX. — a. *Profil et courbes des voies principales*

		Longueur.	En p. °/₀.
Pentes et rampes . .	de 1 à 5 millimètres par mètre	2,648,162	46.68
	au-dessus de . . 5 jusqu'à 10 mill. par mètre. .	1,033,953	18.22
	au-dessus de . . 10 — 15 — — . .	545,445	9.58
	au-dessus de . . 15 — 20 — — . .	311,539	5.49
	au-dessus de . . 20 — 30 — — . .	43,037	0.76
	au-dessus de 30 millimètres par mètre.	117,470	2.07
Paliers		975,607	17.20
Sections empruntées en transit par l'État (*voir* annexe XVIII)		29,750	»
	(1)	5,702,963	100. »
Alignements droits		3,741,361	65.95
Courbes à rayon . .	de 200 mètres et moins	32,285	0.57
	de plus de . . 200 à 300 mètres.	72,322	1.28
	de plus de . . 300 à 500 —	426,191	7.51
	de plus de . . 500 à 700 —	208,877	3.68
	de plus de . . 700 mètres	1,192,177	21.01
Sections empruntées en transit par l'État (*voir* annexe XVIII).		29,750	»
	(1)	5,702,963	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 virtuelles pourvues		NOMBRE de signaux d'aiguilles.	NOMBRE de dromoscopes.	NOMBRE de dromopéturds.
	du block system.	de grosses sonneries.	de signaux enclanchés.	de signaux non enclanchés.			
Bruxelles-Nord. . .	146,819m	97,458m	39	24	5	18	16
Liége	129,696	150,504	40	93	14	25	28
Gand	218,100	55,088	46	112	1	10	25
Tournai.	136,712	82,595	35	76	12	9	25
Mons	85,845	57,559	68	33	»	13	15
Bruxelles-Midi. . .	104,562	95,992	40	60	3	7	20
Charleroy	35,757	38,620	75	64	7	12	16
Namur	113,459	53,585	27	73	3	11	21
Arlon.	129,872	69,668	17	62	10	8	11
Anvers	95,841	»	37	73	»	6	18
Hasselt	»	15,574	21	50	»	4	3
	1,194,665	695,595	445	720	55	121	194

(1) Non compris les 2,867,534 mètres de voies d'évitement et de manœuvre.

N° XXI. — *Relevé des passages à niveau supprimés en* 1902.

N°s d'ordre.	SITUATION. LIGNE.	SITUATION. ENTRE LES STATIONS DE	DÉSIGNATION DES PASSAGES A NIVEAU.	ÉCONOMIE annuelle RÉALISÉE.
1	Malines à Anvers	Duffel et Contich Est. .	Sentier n° 59 de Contich.	»
2	Mortsel à Lierre.	Bouchout	P. N. n° 7	1,265 »
3-4	Contich Ouest à Hérenthals.	Contich Est et Linth. .	Chemins d'exploitation n°s 5 et 6.	»
5-6	Alost à Schellebelle	Alost et Lede.	P. N. n° 3 (Kerrebroek-straat	»
			N° 4 (Liadestraat) . . .	1,904 »
7	Anvers à Gand	Beveren et Nieukerken.	N° 16 (chemin dit Boschweg)	»
8	Anseghem à Ingelmunster .	Halte de Heirweg . .	N° 2bis (sentier). . . .	»
9	Braine-le-Comte à Gand . .	Braine-le-Comte et Rognon.	N° 9 (privé).	»
10	Schaerbeek à Malines . . .	Weerdeet Malines. . .	N° 17¹ (Groolenacht-straat).	»
11-12	Schaerbeek à Louvain. . .	Hérent.	N° 13¹ (Boogstraat) et n° 14¹ (Kleinemoienweg)	»
13-16	Bruxelles à Denderleeuw. .	Bodeghem Saint-Martin.	N° 23 (Kartenboschveldweg).	1,450 15
			N°s 24 et 24¹ (chemin d'exploitation)	978 25
			et 25 (Pottaardestraat)	1.450 15
17	Malines à Termonde. . . .	Malines	N° 6 (chemin du Dries).	949 »
18	Louvain à Tirlemont . . .	Tirlemont	N° 56 (chemin de Tirlemont à Oeksem). .	1.441 75
19	Marchienne Est à Berzée. .	La Sambre et Montigny-le Tilleul.	N° 61 (sentier)	»
20	Walcourt à Florennes-Sud.	Walcourt et St-Lambert.	N° 4 (chemin de Vidange)	»
21	Id.	St-Lambert et Florennes Sud.	N° 22 id.	»
22	Froidmont et Philippeville.	Froidmont et Philippeville.	N° 12 id.	»
23	Berzée à la frontière. . . .	Berzée et Walcourt . .	N° 145 (sentier communal)	»
24	Mariembourg à Couvin . .	Mariembourg et Couvin.	N° 4 (chemin d'exploitation).	»
25	Bruxelles (Midi) à Braine-le-Comte.	Bruxelles (Midi) et Forest (Midi).	N° 5 (chemin de campagne).	»
26	Id.	Buysinghen et Hal. . .	N° 20 id.	
27	Ciney à Sterpenich	Aye et Haversin. . . .	N° 99 (chemin de Aye à Hogne).	499 15
28-29	Court-St-Etienne à Ransart .	Fleurus	N°s 93 et 95 (sentiers) .	»
30-32	Courtrai à la frontière française.	Lauwe et Mouscron . .	N° 111 (chemin de Lauwe à Aelbeke) . . .	1,354 15
			N° 112 (chemin d'exploitation)	
			N° 113 (chemin de Rekem à Aelbeke) .	496 40
33	Tournai à Basècles	Tournai	N° 1 (chemin de la basse couture) . . .	1,973 95
34	Hal à Ath	Isières et Ath.	N° 66 (chemin de la cure)	1,104 15
35-36	Ans à Pepinster.	Liége Guillemins et Angleur.	N°s 4 et 5 (chemin Nagelmackers et chemin communal).	»
37	Ans Est à Flémalle-Haute .	Glain et Jemeppe Etat.	N° 15 (rue du Paussy à Saint-Nicolas-lez-Liége)	329 25
38-39	Trois Ponts à Trois Vierges.	Vielsalm	N°s 18 (chemin de Rencheux et 19, (chemin d'exploitation) . . .	604 41
40	Bruxelles (Q. L.) à Ciney .	La Hulpe.	N° 22 (sentier de Malaise à La Hulpe). .	»
41	Id.	Mont-Saint-Guibert . .	N° 50 bis (sentier) . . .	»
42	Id.	Chastre	N° 39 (chemin de Walhin Saint-Paul à Cortil)	»
43	Id.	Naninne.	N° 69 (sentier)	»
44	Id.	Courrière.	N° 75 (chemin de Courrière à Andenne) . .	»
45	Namur à Ramillies.	Vedrin et Cognelée . .	N° 91 (chemin de Warisoulx à Vedrin . . .	515 75
46	Châtelineau à Givet	Villers-le-Gambon et Merlemont.	N° 65 (chemin d'exploitation).	»
			TOTAL. . fr.	16,275 47

N° XXII. — *Approvisionnements dans les dépôts et à pied d'œuvre au 31 décembre 1902.*

Service des voies et travaux.

DÉSIGNATION DES OBJETS.	NEUFS.	REMPLOI.	VIEUX.	TOTAL.
Rails — en acier — de 52 kilog.	* 863,748 »	129,814 »	5,303 »	998,865 »
Rails — en acier — de 40.6 —	2,298,605 »	35,759 »	1,929 »	2,336,293 »
Rails — en acier — de 38 —	233,777 »	1,411,605 »	251,890 »	1,897,272 »
Rails — en fer	2,846 »	363,205 »	744,748 »	1,110,799 »
Billes en bois	2,523,663 »	527,423 »	323,099 »	3,374,185 »
Traverses métalliques	»	58,337 »	43,458 »	101,795 »
Bois spéciaux	793,489 »	152,825 »	8,903 »	955,217 »
Voies système Hilff. — Rails	»	50,130 »	10,460 »	60,590 »
Voies système Hilff. — Longrines	»	20,843 »	1,090 »	21,933 »
Croisements et traversées — renforcés	243,321 »	79,341	2,394 »	325,056 »
Croisements et traversées — en rails de 40.6 kil.	273,883 »	673 »	»	274,556 »
Croisements et traversées — ordinaires	572,243 »	273,791 »	14,195 »	860,229 »
Excentriques — en rails renforcés	187,127 »	38,960 »	532 »	226,619 »
Excentriques — id. de 40.6 kil.	202,521 »	744 »	»	203,265 »
Excentriques — id. ordinaires	163,740 »	150,678 »	5,088 »	319,506 »
Plaques tournantes	303,973 »	64,255 »	14,896 »	383,124 »
Ponts a peser	97,215 »	18,672 »	7,170 »	123,057 »
Accessoires de rails, tels que boulons, eclisses, tire-fonds, lattes de calage, verrous d'enclanchement, etc. — renforcés	* 328 909 »	29,992 »	12,035 »	370,936 »
Accessoires de rails, tels que boulons, eclisses, tire-fonds, lattes de calage, verrous d'enclanchement, etc. — pr rails de 40.6 k.	776,805 »	1,842 »	976 »	779,623 »
Accessoires de rails, tels que boulons, eclisses, tire-fonds, lattes de calage, verrous d'enclanchement, etc. — ordinaires.	327,882 »	452,718 »	102,576 »	883,176 »
Disques, grues, jauges, semaphores, signaux, candelabres, vannes, contrepoids, colonnes hydrauliques, aiguilles diverses, etc.	192,268 »	88,845 »	9,104 »	290,217 »
Objets divers : Pièces de rechange pour appareils spéciaux; coussinets pour rails, croisements, excentriques, etc., etc.	1,109,073 »	247,227 »	112,783 »	1,439,083 »
En dépôt fin 1902	11,495,088 »	4,167,679 »	1,672,629 »	17,335,396 »
Vendu — restant a livrer fr.	»	»	17,323 »	17,323 »
Vendu — livré (pr memoire) 889,724 fr.	»	»	»	»
A la disposition de l'administration, fin 1902 fr.	11,495,088 »	4,167,679 »	1,655,306 »	17,318,073 »

*La valeur totale de ces matériaux neufs de type renforce s'élevait à la somme de 1,192,657 fr., dont 14/52, soit 321,100 francs, représentant la plus-value sur les matériaux de type ordinaire, ont été payés à charge des ressources extraordinaires.

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

N° XXIII. — *Effectif du matériel*

				1902.	1901.
Matériel de traction (3)	pour les lignes principales	Locomotives	à voyageurs	862	(1) 44
		»	mixtes (types 28, 50 et 51) munies du frein Westinghouse	282	169
		»	à marchandises	1,521	(1) 1,547
		»	de gare	354	(1) 354
			Total	2,819	(1) 2,691
	pour les lignes secondaires	Locomotives-fourgons (partie « moteur »)		46	46
		»	tenders pour type 11 (mixtes) (2)	102	102
		Voitures à vapeur (partie « moteur »)		28	(1) 44
		»	électriques automotrices (id. id.)	6	5
			Total	182	(1) 197
	pour la ligne vicinale de Mons à Boussu	Voitures motrices pour ligne électrique (partie « moteur »)		12	12
			Ensemble des moteurs (3) (4)	3,013	(1) 2,900
	Tenders indépendants (4)			2,070	(1) 1,920
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs	pour les lignes principales	Voitures (5)	1re classe	193	202
			2e —	1,775	1,442
			3e —	5,167	2,725
			mixtes	247	287
		Fourgons à bagages		1,025	975
		—	chaudières	2	2
		Voitures	cellulaires	19	19
			funéraires	8	9
			postales	74	72
		Wagons fermés pour petits colis		370	409
		Trucks et wagons fermés pour équipages		149	148
		Boxes et wagons pour chevaux		248	251
			Total (6)	7,273	6,541
	pour les lignes secondaires	Voitures légères	1re classe	»	»
			2e —	175	180
			3e —	496	496
			mixtes	115	116
			fourgons	130	141
		Fourgons à bagages indépendants		21	21
		—	— adhérents aux locomotives	46	46
		Voitures à vapeur (partie « voiture »)		28	(1) 44
		—	électriques automotrices (partie « voiture »)	6	5
			Total (6)	1,015	1,049
	pour la ligne vicinale de Mons à Boussu	Voitures motrices pour ligne électrique (partie « voiture »)		12	12
		Voitures remorquées		20	20
		ENSEMBLE POUR TRAINS DE VOYAGEURS (6)		8,318	7,622

(1) Chiffres rectifiés.

(2) Les locomotives « mixtes » servent indifféremment pour les trains de voyageurs et pour les trains de marchandises.

(3) *Voir* annexe n° XXV pour la dénomination, le poids et la puissance du matériel de traction.

(4) *Voir* annexe n° XI du Compte rendu de 1890 pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.

(5) Y compris 3 voitures pour malades.

(6) *Voir* annexe n° XII du Compte rendu de 1890 pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.

de traction et de transport.

Wagons pour le service commercial.

Matériel entrant dans la composition des trains de marchandises.

	Tonnage.	1902.	1901.
Fourgons	4 1/2	1,207	1,193
Wagons fermés	5	195	221
	7 et 7 1/2	2	2
	10	10,549	10,557
	15	1,819	1,271
— pour coton et laine	10	1,501	1,502
— — —	15	100	100
— pour coke, laine et minerais	10	1,977	2,005
— — —	12	1,784	1,868
— — —	15	545	545
— pour charbon	10	20,485	20,785
— —	7	400	520
— —	5	245	524
— —	12	7,751	7,752
— —	15	10,890	10,558
— plats à 4 roues	10	2,905	2,911
— — —	7	14	22
— — —	5	1	2
— — —	15	841	785
— — 6 —	15	20	20
— — 8 —	20	1,156	1,156
— — 8 —	25	56	56
— — 8 —	50	5	6
— bergeries et p^r^ transport de bétail (ouv.)	6	5	5
Total pour le service commercial (1)		65,845	65,340

Wagons pour services divers.

Wagons pour transports spéciaux	10	5	5
	55	5	4
— pour embranch^ts^ de charbonnages. (2)	7 1/2	1,008	1,015
— dits tapissières	5	45	50
— pour l'entretien de la route (3)	7 1/2	124	147
— — le transport de plaques tourn.	10	17	15
— — — de roues	5	5	5
	10	84	82
— — transp^t^ de combust. en paniers	»	52	53
— — vérification de ponts à peser.	»	11	15
— bâches à eau	»	14	19
— de secours	»	59	58
— citernes pour pétrole.	»	28	25
— freins pour les plans inclinés	»	55	54
— pour transport de gaz riche	»	15	10
Total pour les services divers (1)		1,485	1,508
ENSEMBLE DES WAGONS (1)		65,328	64,848
TOTAL GÉNÉRAL DES VÉHICULES POUR LES DEUX CATÉGORIES DE TRAINS		73,645	72,461
Bâches pour couvrir les chargements (1)		24,478	25,905

(1) *Voir* annexe n° XIII du Compte rendu de 1890 pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.

(2) Tonnage moyen.

N° XXIV. — *Situation de l'effectif du matériel roulant. — Renouvellement et extension.*

ANNÉES. — Pour les années antérieures à 1895, voir C. R. de 1896, chap. XVIII.	ENTRÉES.					SORTIES.				AUGMENTATION ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEME	
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.			PREMIER établissement	A RENOUVELER.							
	Extensions. — Matériel neuf	Changemt de classification.	MATÉRIEL neuf.	MATÉRIEL transformé.	TOTAL.	Changemt de classification.	MATÉRIEL mis hors de service.	MATÉRIEL transformé.	TOTAL.		Existant.	Devant EXISTER.	Avance.	Arriér
Locomotives.														
1880	131	»	4	8	143	»	17	8	25	+ 118	1,267	1,263	4	
1885	35	»	46	»	81	»	33	»	33	+ 48	1,788	1,764	24	
1890	74	»	43	»	117	»	5	»	5	+ 112	1,923	1,936	»	1
1895	36	»	36	»	72	»	21	»	21	+ 51	2,130	2,144	16	
1896	28	»	22	»	50	»	23	»	23	+ 27	2,157	2,142	15	
1897	78	»	41	»	119	»	19	»	19	+ 100	2,257	2,220	37	
1898	358	»	3	»	361	»	47	»	47	+ 314	2,571	2,578	»	
1899	83	»	4	»	87	»	41	»	41	+ 46	2,617	2,661	»	4
1900	110	»	8	»	118	»	45	»	45	+ 73	2,690	2,771	»	8
1901 (1)	176	»	26	»	202	47 (2)	36	»	53	+ 149	2,839	2,930	»	9
1902	133	»	65	»	198	1 (3)	69	»	70	+ 128	2,967	3,063	»	9
Tenders (*).														
1880	49	»	»	»	49	»	7	»	7	+ 42	832	920	»	8
1885	32	»	8	»	40	»	59	»	59	— 19	1,201	1,269	»	»
1890	19	»	94	»	113	»	8	»	8	+ 105	1,304	1,373	»	
1895	31	»	34	»	65	»	14	»	14	+ 51	1,511	1,539	»	
1896	65	»	23	»	88	»	28	»	28	+ 60	1,571	1,604	»	
1897	72	»	62	»	134	»	27	»	27	+ 107	1,678	1,676	2	
1898	342	»	9	»	351	»	77	»	77	+ 274	1,952	2,018	»	
1899	82	»	11	»	93	»	61	»	61	+ 32	1,984	2,100	»	4
1900	129	»	13	»	142	»	49	»	49	+ 93	2,077	2,229	»	4
1901 (1)	154	»	31	»	185	29 (2)	30	»	59	+ 126	2,203	2,354	»	4
1902	208	»	50	»	258	1 (3)	61	1	63	+ 195	2,398	2,562	»	4

(1) Chiffres rectifiés.

(2) Matériel affecté spécialement au service des ateliers centraux et déduit de l'effectif à dater de 1901.

(3) Locomotive-tender passée en 1902 au service des ateliers centraux.

(*) 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° XXIV (*suite*). — *Situation de l'effectif du matériel roulant. — Renouvellement et extension.*

NNÉES — Pour s années ıférieures 1895, ir C. R. e 1896, n. XVIII.	ENTRÉES.					SORTIES.				AUGMENTATION ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT	
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.			PREMIER établissement —	A RENOUVELER.							
	Extensions. — Matériel neuf.	Changemt de classification.	MATÉRIEL neuf.	MATÉRIEL transformé.	TOTAL.	Changemt de classification.	MATÉRIEL mis hors de service.	MATÉRIEL transformé.	TOTAL.		Existant.	Devant exister	Avance.	Arriéré.
Voitures automotrices.														
1880	1	»	1	»	2	»	1	»	1	+ 1	14	14	»	»
1885	»	»	1	»	1	»	»	»	»	+ 1	14	14	»	»
1890	»	»	4	»	4	»	»	»	»	+ 4	54	49	5	»
1895	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»
1896	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»
1897	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»
1898	5	»	»	»	5	»	»	»	»	»	59	54	5	»
1899 (1)	12	»	»	»	12	»	»	»	»	+ 12	71	66	5	»
1900 (1)	»	»	»	»	»	»	5	»	5	— 5	66	66	»	»
1901 (1)	»	»	»	»	»	»	5	»	5	— 5	61	66	»	5
1902	1	»	»	»	1	»	16	»	16	— 15	46	67	»	21
Véhicules pour trains de voyageurs.														
1880	266	»	284	152	702	4	56	152	209	+ 493	3,936	3,570	366	»
1885	77	»	5	»	82	»	78	5	83	— 1	4,192	4,068	124	»
1890	44	»	78	5	127	»	69	7	76	+ 51	4,726	4,665	61	»
1895	471	»	493	»	364	»	21	2	23	+ 341	5,623	5,306	317	»
1896	317	»	60	»	377	»	76	»	76	+ 301	5,924	5,623	301	»
1897	100	»	2	14	116	»	65	»	65	+ 51	5,975	5,723	252	»
1898	783	»	»	»	783	»	91	»	91	+ 692	6,667	6,506	161	»
1899	219	»	5	1	225	»	65	»	65	+ 158	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	»	4	»	846	»	412	23	135	+ 711	(2)8,226	8,477	»	251
Véhicules pour trains de marchandises.														
1880	3,418	»	8	331	3,757	52	358	334	741	+3,016	34,596	34,911	»	315
1885	1	»	104	6	111	»	593	»	593	— 482	44,414	42,814	»	1,400
1890	764	»	100	24	888	»	411	9	420	+ 468	43,523	44,586	»	1,063
1895	583	»	1,156	3	1,742	»	498	»	498	+1,244	46,390	45,517	873	»
1896	1,201	»	733	»	1,934	»	766	»	766	+1,168	47,558	46,718	840	»
1897	2,148	»	1,197	55	3,400	»	628	65	693	+2,707	50,265	48,866	1,399	»
1898	8,914	»	740	»	9,654	»	621	»	621	+9,033	59,298	57,780	1,518	»
1899	2,072	»	»	3	2,075	»	825	»	825	+1,250	60,548	59,852	696	»
1900	3,627	»	621	13	4,261	»	587	»	587	+3,674	64,222	63,479	743	»
1901	1,180	»	»	103	1,283	»	633	24	657	+ 626	64,848	64,659	189	»
1902	1,447	»	3	26	1,476	»	996	»	996	+ 480	65,328	66,106	»	778

(1) Chiffres rectifiés.

(2) Non compris 46 fourgons adhérents aux locomotives (parties fourgons) et 46 «parties voitures» de voitures à vapeur, électriques automotrices et motrices pour ligne vicinale électrique.

N° XXV. — *Importance du matériel de traction en* 1902.

A. — Nombre, puissance et poids moyen des locomotives et des locomotives-tenders.

		LOCOMOTIVES EN GÉNÉRAL				ENSEMBLE		
		à un essieu moteur.	à deux essieux moteurs.	à trois essieux moteurs.	à quatre essieux moteurs ou plus.	Locomotives à tender indépendant.	Locomotives-tenders.	**Totaux** ou moyennes.
Nombre d'unités (1)		1	621	2,225	120	2,137	830	2,967
Nombre d'essieux moteurs		1	1,242	6,675	480	5,990	2,408	8,398
Puissance de traction en kilogrammes.	En tout	2,044	2,456,995	12,391,237	734,342	12,425,920	3,138,698	15,564,618
	Par locomotive. . .	2,044	3,924	5,569	6,120	5,815	3,782	5,246
	Par essieu moteur .	2,044	1,962	1,856	1,530	2,074	1,303	1,853
Poids moyen en kilog. portant sur essieux moteurs, les locomotives étant en ordre de marche.	En tout	13,150	17,318,060	83,523,145	6,060,120	78,969,225	27,975,250	106,944,475
	Par locomotive. . .	13,150	27,936	37,538	50,501	36,953	33,705	36,045
Poids moyen en kilog. des locomotives à vide.	En tout	32,400	24,560,210	76,813,250	4,712,400	79,623,910	26,494,350	106,118,260
	Par locomotive. .	32,400	39,549	34,523	39,270	37,259	31,921	35,766
Poids moyen en kilog. des locomotives en service.	En tout	37,650	27,631,575	86,733,645	6,105,480	87,103,290	33,405,060	120,508,350
	Par locomotive . .	37,650	44,495	38,981	50,879	40,759	40,247	40,616

B. — Nombre et poids moyen des tenders indépendants

Nombre d'unités.		**2,070**
Poids moyen en kilogrammes des tenders à vide.	En tout	**25,765,370**
	Par tender	**12,447**
Poids moyen en kilogrammes des tenders en service.	En tout	**53,357,170**
	Par tender	**25,776**

(1 Non compris les voitures automotrices. (*Voir* ann. XXIV.)

N° XXVI. — *Situation du renouvellement des locomotives et des voitures à vapeur d'après la puissance de traction des moteurs, calculée tangentiellement aux roues motrices et exprimée en kilogrammes.*

DATES.	AVANCE ANNUELLE exprimée EN KILOGRAMMES	ARRIÉRÉ ANNUEL exprimé EN KILOGRAMMES.	AVANCE
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.	138,156	»	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.	75,470	»	585,042
— 1897.	215,008	»	798,050
— 1898.	»	174,252	623.798
— 1899	»	166,230	457,568
— 1900.	»	155 754	301,814
— 1901 (1)	»	30,386	271,428
— 1902.	40,597	»	312,025
	1,283,485	1,204,119	

Avance (période de 1875 à 1902)	79,366
Report des avances au 31 décem 1874.	232,659
Avance au 31 décembre 1902 . . .	312,025

La puissance de traction des moteurs, tangentiellement aux roues motrices, est calculée au moyen de la formule $\frac{6714,5\ P\ d^2\ l}{D}$ 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.

(1) Chiffres rectifiés.

N° XXVII. — *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. — Avance.
	VALEUR d'achat du matériel mis hors de service antérieurement au 1er janvier de l'année considérée. 1	VALEUR d'achat du matériel mis hors de service au cours de l'année. 2	MOINS-VALUE du matériel transformé pour service de la route, des charbonnages, etc 3	Ensemble. 4	VALEUR d'achat du matériel fourni sur fonds budgétaires antérieurement au 1er janvier de l'année considérée. 5	VALEUR d'achat du matériel, fourni sur fonds de renouvellement, pendant l'année considérée. 6	Ensemble. 7	VALEUR en ARGENT. 8
Matériel de traction.								
1880	12,002,988	597,690	»	12,600,678	16,011,073	183,800	16,194,873	+ 3,594,195
1885	15,254,104	1,930,094	»	17,184,198	19,447,050	2,389,521	21,836,571	+ 4,652,373
1890	23,195,326	285,509	»	23,480,835	24,022,952	2,166,108	26,189,060	+ 2,708,225
1895	26,256,704	1,243,521	»	27,500,225	30,262,403	1,832,750	32,095,153	+ 4,594,928
1896	27,500,225	1,327,243	»	28,827,468	32,095,153	1,387,700	33,482,853	+ 4,655,385
1897	28,827,468	1,110,362	»	29,937,830	33,482,853	2,960,330	36,443,183	+ 6,505,353
1898	29,937,830	2,105,653	»	32,043,483	36,443,183	186,044	36,629,227	+ 4,585,744
1899	32,043,483	2,108,355	»	34,151,838	36,629,227	232,285	36,861,512	+ 2,709,674
1900	34,151,838	2,439,810	»	36,591,648	36,864,512	549,672	37,414,184	+ 819,536
1901	36,591,648	(2) 2,078,222	»	38,669,870	37,414,184	1,945,618	39,356,802	(2) + 686,932
1902	38,669,870	4,068,202	»	42,738,072	39,356,802	4,976,075	44,332,877	+ 1,594,805
Matériel de transport.								
1880	18,602,742	1,124,424	1,273,416	21,000,582	25,724,001	2,321,970	28,045,971	7,045,419
1885	25,014,024	1,787,904	1,947,372	28,749,300	31,411,647	266,105	31,377,752	2,628,452
1890	31,863,000	1,315,320	1,789,068	34,967,388	37,173,642	1,081,037	38,254,679	3,287,291
1895	37,138,248	1,117,440	1,265,268	39,520,956	47,213,864	3,641,302	50,855,166	11,334,210
1896	38,255,688	2,177,797	1,397,964	41,831,449	50,855,166	2,445,783	53,300,949	11,469,500
1897	40,433,485	1,950,864	1,389,816	43,774,165	53,300,949	3,782,541	57,083,490	13,309,325
1898	42,384,349	1,918,272	1,642,508	45,945,129	57,083,489	2,267,485	59,350,974	13,405,845
1899	44,302,621	2,397,660	1,390,980	48,091,261	59,350,974	56,875	59,407,849	11,316,588
1900	46,700,281	1,762,296	1,390,980	49,853,557	59,407,854	2,473,814	61,881,668	12,028,111
1901	48,462,577	1,990,804	1,377,012	51,830,393	61,881,668	97,000	61,978,668	10,148,275
1902	50,453,381	2,982,318	1,377,012	54,812,711	61,978,668	36,840	62,015,508	7,202,797

(1) Les valeurs de remploi du matériel démoli sont versées à l'entretien ou au budget pour ordre, qui sert d'appoint au budget ordinaire pour l'entretien et le renouvellement.

(2) Chiffres rectifiés.

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 principales. — Locomotives à voyageurs	27,326,375	883,043	52,511	935,469	1,416,812	30,614,210	809	37,842
— à marchandises	4,331,043	30,647,182	521,687	3,714,419	6,924,925	46,139,257	1,543	29,902
— de gare	46,698	325,293	21,585	243,617	5,688,357	6,325,550	334	18,939
Matériel pour les lignes secondaires. — Locomotives-tenders pour fortes rampes.	2,527,278	180,149	3,855	89,103	333,880	3,133,965	102	30,735
— Locomotives-fourgons	987,556	2,686	81	28,694	65,081	1,084,098	46	23,567
— Voitures à vapeur	486,963	889	24	29,013	49,995	566,884	31	18,287
Locomotives assimilées aux moteurs légers	961,518	1,667	1,791	23,439	85,590	1,074,008	37	29,027
Ensemble pour 1902 (1)	(1) 36,667,431	32,040,909	601,237	5,063,754	14,564,611	(3) 88,937,972	2,902	30,647
	(3) 68,708,340		20,229,632					
Ensemble pour 1901	(4) 35,459,225	30,018,549	597,756	4,801,212	14,056,366	(4) 84,935,108	2,794	30,399
	(4) 65,477,774		19,457,334					
				b. LOCOMOTIVES ÉTRANGÈRES.				
Sur le réseau de l'État. Ensemble pour 1902 (2)	242,590	61,508	»	24,204	»	328,302	»	»
	304,098		24,204					
— — Ensemble pour 1901	238,335	60,798	»	25,531	»	324,664	»	»
	299,133		25,531					

(1) Y compris. la double traction sur le réseau de l'Etat	1,476,115	5,390,207	3,903	»	»	6,870,225	»	»
la double traction sur les lignes étrangères	8,782	125,679	»	»	»	134,461	»	»
le parcours sur les lignes étrangères	505,045	389,438	»	37,145	»	931,628	»	»
(2) Y compris la double traction	»	265	»	»	»	265	»	»

(3) Non compris 14,270 kilomètres se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal et 332,246 kilomètres se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

(4) Non compris 10,169 kilomètres se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal et 268,276 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*. A partir du 1er 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. — *Achats et consommation*

ANNÉES.	DÉSIGNATION des COMBUSTIBLES.	ACHATS. QUANTITÉS	ACHATS. PRIX MOYEN par TONNE.	ACHATS. VALEUR.	CONSOMMATIONS TOTALES. QUANTITÉS.	CONSOMMATIONS TOTALES. PRIX MOYEN par TONNE	CONSOMMATIONS TOTALES. VALEUR.
		Kilogrammes.	Fr.	Fr.	Kilogrammes.	Fr.	Fr.
1902.	Charbon menu demi-gras. .	698,042,750	12 33	8,607,203 26	694,715,374	12 33	8,566,210 46
	— menu gras. . . .	209,001,295	13 79	2,881,901 50	210,975,680	13 79	2,909,354 63
	— menu maigre. . .	379,168,355	8 99	3,407,629 46	377,918,300	8 99	3,397,755 21
	— gailleteux	59,755,000	16 09	961,287 92	59,308,636	16 09	954,275 95
	Briquettes pour locomotives .	110,288,371	18 47	2,036,696 84	110,591,380	18 47	2,042,622 79
	Total des charbons menus et gailleteux et des briquettes.	1,456,255,771	12 29	17,894,718 98	1,453,569,370	12 29	17,870,219 04
	Charbon pour forges . . .	12,149,000	14 40	174,945 50			
	— gailletins	2,630,000	25 20	66,276 94			
	— p[r] fours a rechauffer.	7,842,000	15 90	124,252 65			
	— pour fours Radelet, 60 p. c. de gros.	340,000	18 96	6,446 00			
	Coke industriel	1,570,000	17 30	27,172 50			
	— pour rechauds, pour usines et pour trains legers.	5,601,350	17 09	95,746 88			
	Coke special lavé pour fonderie	395,000	23 98	9,470 00			
	Grosses gailleteries	»	»	»			
	Ensemble.	1,486,753,121	12 38	18,398,999 45			
1901.	Charbon menu demi-gras. .	738,403,700	17 74	13,096,199 26	761,188,523	17 74	13,503,484 40
	— menu gras. . . .	173,795,957	18 34	3,186,721 62	173,015,795	18 34	3,173,109 68
	— menu maigre. . .	317,232,380	14 18	4,496,458 26	316,150,395	14 18	4,483,012 60
	— gailleteux	56,212,000	20 24	1,137,676 23	57,591,764	20 24	1,165,657 30
	Briquettes pour locomotives	66,328,443	24 65	1,634,794 42	67,734,580	24 65	1,669,657 40
	Total des charbons menus et gailleteux et des briquettes.	1,351,972,480	17 42	23,551,849 79	1,375,681,057	17 44	23,994,921 38
	Charbon pour forges . . .	12,268,000	21 77	267,175 00			
	— gailletins	2,295,000	25 06	57,501 25			
	— p[r] fours à réchauffer.	7,506,000	21 42	158,511 90			
	— pour fours Radelet, 60 p.c. de gros.	310 000	22 59	7,004 00			
	Coke industriel	1,405,000	32 22	45,265 00			
	— pour réchauds, pour usines et pour trains légers.	5,275,685	26 67	140,725 39			
	Coke spécial lavé pour fonderie	392,000	38 99	15,284 00			
	Grosses gailleteries. . . .	»	»	»			
	Ensemble . .	1,384,424,165	17 55	24,243,316 33			

(1) Pour les parcours, voir page 22

de combustibles.

CONSOMMATION DES LOCOMOTIVES								
QUANTITÉS.	PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.	par train-kilomètre (1)		par locomotive-kilomètre avec train (1).		par locomotive-kilomètre en général (1).	
			Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
Kilogrammes.	fr.	Fr.	K.	F.	K	F.	K	F
640,201,700	12 33	7,893,686 96						
198,744,700	13 79	2,740,689 41						
364,381,900	8 99	3,275,793 28	24.32	0.260	19.17	0.234	14.94	0.182
13,976,200	16 09	224,877 06						
111,171,500	18 47	2,053,337 61						
1,328,476,000	12 19	16,188,384 32						
706,067,900	17 74	12,525,644 55						
161,510,300	18 34	2,962,098 90						
304,915,700	14 18	4,323,704 63						
16,033,300	20 24	324,513 99	24.06	0.365	19.01	0.330	14.79	0.257
67,568,260	24 65	1,665,557 61						
1,256,095,460	17 36	21,801,549 68						

N° XXX. — *Éclairage des stations, ateliers et dépendances.*

A — **Éclairage électrique.**

ANNÉES	NOMBRE d'installations.	NOMBRE DE FOYERS — Lampes à incandescence. de 10 bougies ou 0,4 ampère.	de 16 bougies ou 0,6 ampère.	de 25 bougies ou 0,9 ampère.	de 32 bougies ou 1,2 ampère.	Lampes à arc. de 4 ampères	de 6 ampères.	de 8 ampères.	de 10 ampères.	de 12 ampères.	de 14 ampères.	de 20 ampères.	de 26 ampères.	Nombre total de foyers	INTENSITÉ TOTALE DES FOYERS EN AMPÈRES
1885	7	»	»	»	»	»	48	59	»	9	»	22	2	140	1,360
1890	19	»	249	»	»	»	421	421	29	71	29	26	2	648	3,963.4
1895	32	150	2,045	38	76	27	142	288	55	128	142	31	2	3,124	9,422.4
1896	32	155	2,090	38	117	31	143	322	56	130	159	31	2	3,274	10,067.6
1897	33	149	2,274	49	210	33	186	409	71	140	199	21	»	3,732	11,798.3
1898	35	130	2,784	145	307	61	299	466	87	133	212	49	»	4,673	14,401.3
1899	37	362	3,082	48	312	61	311	486	163	149	239	48	2	5,263	16,185.6
1900	40	395	3,267	48	316	89	366	530	202	490	265	48	2	5,718	18,354.6
1901	41	885	3,205	48	305	104	338	595	213	244	249	42	2	6,230	19,326.2
1902	44	1,406	3,521	45	227	118	375	658	205	251	256	38	2	6,805	20,313.7

B. — **Éclairage au gaz.**

ANNÉES.	NOMBRE DE BECS. Voies et travaux.	Traction.	Transports.	TOTAL.	CONSOMMATION. Quantités.	Dépenses.	DÉPENSE par mètre cube.
					Mètres cubes.	Fr. c.	Fr. c.
1885.	219	7,281	12,842	20,342	4,334,962	688,559 98	0.159
1890.	597	8,496	13,950	23,043	5,477,013	754,704 31	0.138
1895.	674	8,596	14,723	23,993	5,899,431	717,240 58	0.122
1896.	709	8,781	14,985	24,475	5,823,578	696,143 18	0.120
1897.	758	8,860	15,168	24,786	5,832,842	692,645 11	0.119
1898.	787	9,199	15 517	25,503	5,865,455	682,204 48	0.116
1899.	842	9,490	15,378	25,710	5,623,926	656,705 05	0.117
1900.	1,050	9,619	15,340	26,039	5,423,075	659,322 54	0.122
1901.	1,196	9,653	15,247	26,096	4,969,049	582,736 48	0.117
1902.	1,217	9,731	15,100	26,048	4,561,330	555,891 50	0.122

N° XXXI. — *Éclairage des trains au gaz riche.*

ANNÉES.	NOMBRE de TRAINS ÉCLAIRÉS.	Consommation totale de GAZ.	DÉPENSE CORRESPONDANTE TOTALE.	ANNUELLE PAR TRAIN.	PAR MÈTRE CUBE
		Mètres cubes.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
1885 . . .	150	288 781	105,191 72	809 17	0.364
1890 . . .	155	562,490	115,996 80	748 37	0.520
1895 . . .	218	455,254	110,026 67	504 71	0.254
1896 . . .	217	480,430	116,755 16	538 04	0.245
1897 . . .	255	555,567	136,202 81	534 15	0.245
1898 . . .	290	624,026	152,254 86	525 02	0.242
1899 . . .	310	692,855	225,155 80	719 80	0.322
1900 . . .	348	861,112	298,887 67	858 87	0.347
1901 . . .	374	918,866	266,118 50	741 55	0.290
1902 . . .	395	958,074	220,950 00	559 57	0.251

N° XXXII. — *Approvisionnements et matériel en magasin.*

Services de la traction et du matériel et de l'exploitation.

	APPROVISIONNEMENTS			CHIFFRES correspondants pour 1901 (tarif de 1902).
	en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1902 (tarif de 1902)	restant à fournir en 1903 sur les marchés de 1902.	Totaux.	
1° *Approvisionnements et matériel en magasin, dans les dépôts, et restant à fournir sur les marchés de 1902*				
A. *Matières et objets neufs.*				
Matériel, outils, meubles et ustensiles.	1,228,659 19	151,780 58	1,380,439 77	956,689 47
Combustibles	56,331 87	»	56,331 87	29,803 70
Huile d'éclairage	142,214 03	23,255 72	165,469 75	154,142 46
Huiles et matières de graissage	173,427 67	31,190 52	204,618 19	147,097 22
Bois de construction.	1,865,051 42	278,980 78	2,142,012 20	2,047,285 55
Pièces de rechange neuves ou de remploi pour locomotives, tenders, voitures et wagons	4,351,942 06	243,608 13	4,595,550 19	3,940,588 80
Aciers, fontes et fers divers.	1,244,057,91	2,804 77	1,246,862 68	1,132,490 56
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux.	1,289,036 78	8,593 43	1,297,430 21	1,068,931 80
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques	105,452 66	»	105,452 66	166,585,51
Tissus, crins, fils, laines, cordages, toiles pour bâches, etc.	441,513 56	48,574 85	490,088 41	251,261,96
Matières et objets divers.	1,787,600,01	249,962 35	2,037,562 36	2,488,097 49
B. *Matières et objets hors d'usage :*				
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte (1) .	161,417 65	»	161,417 65	227,946,42
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et autres métaux, vieilles matières diverses (1).	857,155 91	»	857,155 91	682,001 45
Total. . .	13,681,860 70	1,038,551 15	14,720,411 85	13,272,720 40
2° *Approvisionnements à la disposition des services consommateurs :*				
Stations et ateliers.	5,246,985 89	»	5,246,985 89	4,378,183 56
Sections	1,244,198 65	»	1,244,198 65	1,225,949 24
Roues pour locomotives, tenders, voitures et wagons.	7,671,287 50	»	7,671,287 50	7,672,364 50
Valeur totale des approvisionnements .	27,844,330 74	1,038,551 15	28,882,881 89	26,547,217 70

(1) Déchets, débris de pièces brisées, pièces de rechange hors modèle non utilisables.

N° XXXIII. — *Progression annuelle du mouvement et de la recette des voyages par abonnements, y compris les abonnements de 15 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 . .	215,880	122,054	835,198	38 35	11.20	12.15	101,360 »	20,309 60	115,169 80
1873 . .	280,117	160,265	1,287,575	28.50	10 45	13. »	160,622 19	27,042 87	178,729 35
1874 .	237,692	193,682	1,729,456	28.50	10.45	13. »	201,615 79	35,065 80	232,511 01
1875 . .	265 888	228.158	2,324,100	28.50	10.45	13. »	228,660 »	35,107 20	318,621 19
1876 . .	314,772	291,712	2,555,112	26.20	10.95	13.70	244,705 »	47,919 80	352,558 42
1877 .	389,522	308,008	2,604,918	25.75	10.90	14.05	285,885 03	50,909 »	347,796 35
1878 . .	412,656	382,950	3,001,172	25.05	11.30	13.45	296,740 »	62,015 90	360,944 39
1879 (1) .	(4)515,480	456,174	2,997,018	28.05	10.78	12.14	384,791 15	74,157 50	356,701 10
1880 (2) .	800,855	645,215	4 266,676	51.75	14.50	12.60	601,809 »	96,555 »	491,842 41
1881 . .	864,048	841,156	5,285,580	55.15	12.85	13.18	645,707 22	130,409 »	734,652 54
1882 . .	1,401,170	1,104,064	6,285,984	36.81	13.27	13.25	1,029,618 08	178,639 »	710,327 60
1883 (3) .	1,780,892	1,261,796	7,025,596	36.48	12.99	13.80	1,275,282 86	192,548 »	805,229 70
1884 . .	2,608,088	1.254,874	7,402,592	37.88	12.93	13.71	1,802,751 12	187,517 »	854,102 05
1885 . .	2,957,048	1,296,412	8,010,264	38.24	12.28	14.89	2,064,660 55	192,029 50	925,822 40
1886 . .	3,520,890	1,347,180	8,572,896	38.50	12.75	14.50	2,551,917 19	197,954 55	982,298 18
1887 . .	3,697,578	1,448,914	9,625,510	38.22	12.62	14.57	2,714,712 11	215,758 07	1,112,572 28
1888 . .	4,146,620	1,550,258	11,294,984	38.27	12 67	14.64	3,073,655 02	228,625 39	1,527,767 82
1889 . .	4,417,156	1,628,460	12,514,642	37.96	12.64	14.66	3,308,947 64	240,889 28	1,456,585 15
1890 . .	4,847,214	1,741,758	14,588,322	38.66	12.78	14.70	3,529,529 18	256,986 78	1,725,455 09
1891 . .	5,258,906	1,789,016	16,209,074	38.90	12.98	14.74	4,027,450 60	279,105 85	1,935,114 35
1892 . .	5,731,018	1,947,358	17,027,012	39.12	13. »	14.76	4,587,684 90	291.490 95	2,061,845 31
1893 (5) .	6,304,630	2,066,970	18,421,374	39.01	13.02	14.74	4,989,219 11	304,755 35	2,228,720 19
1894 . .	7,014,062	2,189,674	19,848,086	39.38	12.90	14.75	5,844,545 28	319,470 95	2,412,712 51
1895 . .	7,288,768	2,278,520	21,375,212	39.25	12.91	14.76	6,071,726 97	324,518 85	2,598,796 30
1896 . .	7,791,182	2,488,898	24,908,200	39.57	12.91	15.01	6,575,967 77	333,574 29	3,118,740 20
1897 (6) .	8,671,458	2,564,556	30,185,821	39.24	13.05	13.15	6,999,522 36	332,252 36	3,397,353 86
1898 . .	9,579,716	2,951,596	35,775,906	39.54	12.83	16.95	7,457,096 30	401,457 62	4,179,152 39
1899 . .	10,583,466	3,204,256	42,267,855	38.90	13.14	17.14	7,786,005 46	425,631 66	5,037,025 45
1900 . .	11,158,760	3,245,742	48,222,259	(7)38 58	12.95	17.20	8,091,652 12	439,887 01	5,906,226 59
1901 . .	12,081,962	3,415,226	47,417,175	38.77	13.27	17.26	8,906,855 54	459,449 20	5,740,615 92
1902 . .	12,974,986	3,555,948	48,578,452	38.86	13.44	17,27	9,069,958.59	485,167.16	5,891,195.63

(1) A partir de 1879, les enfants des agents de l'administration jouissent d'une réduction de 50 p. c. sur les prix d'abonnement. 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 1893. (*Voir* annexe suivante.)

(6) Augmentation des prix d'abonnements de 10 p. c. pour la 1re classe et de 5 p. c. pour la 2me classe et réduction de 10 p. c. prix des abonnements ordinaires de 3me classe ainsi que des abonnements pour ouvriers

N° XXXIV. — *Mouvement et recettes des abonnements de 15 jours.*

ANNÉES.	MOUVEMENT (Nombre d'abonnements.)				RECETTES.			
	1re classe.	2e classe.	3e classe.	Ensemble.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	Ensemble.
1893 (1) . . .	2,252	6,248	11,348	19,828	111,600	257,424	283,700	652,724
1894	4,888	15,769	25,840	46,497	214.575	599,222	646,000	1,489,597
1895	5,428	16,963	27,737	50,128	271,400	644 594	693 425	1,609,419
1896	6,500	19,515	31.009	57,024	324.525	741,551	775,225	1,841,301
1897 (2). . . .	6,301	15,782	43,895	65,978	338,146	620,798	1,028,651	1,987,875
1898	5,506	15. 161	48,715	69,682	302,830	618,440	1,120.445	2,041,715
1899	(3) 892	22,087	51.081	74,060	49 060	885,480	1,174,865	2,107,405
1900	»	25,640	49 304	72,944	»	943,600	1,135,992	2,079,592
1901 Janvier . .	»	1,750	3,305	5,055	»	70,000	76,015	146.075
Février . .	»	1,199	2,915	4,414	»	39,960	67,045	127,005
Mars . . .	»	1,692	3,574	5,266	»	67,680	82,202	149,882
Avril . . .	»	1,858	4,108	5,966	»	74,320	94,484	168,804
Mai . . .	»	2,049	4,334	6,383	»	81,960	99,682	181,642
Juin . . .	»	2,161	4,541	6,702	»	86,440	104,445	190,885
Juillet. . .	»	3,028	5,945	8,971	»	121 120	136,689	257,809
Août . . .	»	4,508	9,424	15,932	»	180,320	216,752	397,072
Septembre.	»	3 185	7.180	10,365	»	127 400	165,140	292 540
Octobre . .	»	2,127	4,796	6,925	»	85,080	110,308	195,388
Novembre.	»	1,955	3,945	5,876	»	77,320	90,689	168.009
Décembre .	(4) 42	1,508	2.909	4,259	2,520	32,520	66,907	121 747
	42	27.098	56,972	84.112	2,520	1,085.920	1,510,556	2,596.796
1902 Janvier	56	1,904	4,056	6,016	3 360	76,160	95,288	172,808
Février . .	51	1,614	3,565	5,210	1,860	64 560	81,905	148 415
Mars . .	51	1,865	4,268	6,182	3.060	74,320	98.164	175,744
Avril . . .	57	1,795	4,415	6,265	3.420	71,720	101,499	176,659
Mai . . .	68	1,958	4,515	6,519	4,080	77,520	105,799	185.599
Juin . . .	120	2,245	4,940	7,505	7,200	89,720	115,620	210,540
Juillet . .	292	5,088	6,717	10,097	17.520	125,520	154.491	295,531
Août . . .	522	4,895	10,726	15,945	19.520	195,800	246.698	461.818
Septembre.	144	5,152	7,820	11,116	8,640	126,080	179,860	314,580
Octobre . .	79	2,171	5 074	7,525	4,680	86,840	116,702	208,222
Novembre.	54	1 751	4,172	5,980	5,240	70, 160	95 956	169,356
Décembre .	51	1,508	2,969	4,528	5,060	32,520	68,287	123,667
	1,524	27,725	65 255	92,280	79,440	1,108,920	1,454,559	2,642 719

(1) A partir de juin 1893.
(2) Augmentation du prix des abonnements, de 10 p. c. pour la 1re classe et de 5 p. c. pour la deuxième. — Réduction de 10 p. c. pour la 3e classe.
(3) Suppression des abonnements de 1re classe.
(4) Voitures de luxe et compartiments réservés.

N° XXXV. — *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* 1902.

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.	75,918	4,785	12,149	92,850
Acier en lingots, en brames, en largets ou en bidons (4e classe, T. sp. 15 et 28).	38,521	126	39,513	78,160
Acier laminé en barres ou en bottes, acier ouvré (T. sp. 12 et 15)	40,403	1,898	28,781	71,082
Ardoises pour toitures (4e classe).	10,485	866	347	11,696
Betteraves par 10 tonnes (4e classe). . . .	475,344	18,065	36,845	528,252
Betteraves par 50 tonnes (T. sp. 39). . .	52,785	373	26,627	59,985
Bières en fûts (3e classe).	33,487	1,231	1,194	35,912
Bois de construction, billes, clappes, douves, merrains, etc. (3e classe).	359,010	20,147	5,056	384,213
Bois Vieilles billes, billettes (4e classe) de chauffage, européens en bûches (T. sp. 36)	317,885	39,981	41,888	399,754
Bois de houillères ou de mines, broussailles, perches, piquets (4e classe, sp. 36) .	167,074	24,486	20,407	211,967
Brai de goudron, de gaz, de houille, de bois, d'huiles minérales (4e classe, sp. 22 et 40).	152,554	1,619	1,929	156,082
Briques à bâtir (4e classe, sp. 5)	151,844	13,250	8,828	173,922
Briques réfractaires (4e classe, sp. 5) . . .	57,807	4,487	6,983	69,277
Carreaux et dalles en ciment, en grès, en terre céramique, en pierre et marbre, etc. (3e classe, sp. 12).	44,940	4,425	4,000	53,365
Carreaux et dalles en terre cuite (genre Boom), en pierre et marbre non polies (4e classe, sp. 5).	5,500	329	141	5,970
Cendrées (4e classe, sp. 33 et 37)	178,581	13,688	38,323	230,592
Céréales : avoine, escourgeon, froment, gruau, maïs, seigle, malt, riz, etc. (3e classe, sp. 46).	319,126	52,405	24,457	395,966
Chaux et plâtre : chaux, cendres et poussière de chaux, plâtre et gypse. . . . . 4e cl., sp. 2 et 5	466,485	45,614	49,705	561,834
Chaux et plâtre : chaux, cendres et poussière de chaux, plâtre et gypse. . . . . sp. 36	43,952	5,663	18,706	68,301
Chicorée en racines fraîches (4e classe). . .	1,877	428	612	2,917
Chicorée en racines sèches et en cossettes (3e classe, sp. 12)	11,075	666	6,772	18,513
Chiffons (3e classe et T. sp. 12)	34,965	3,589	6,020	44,574
Ciment (3e classe, T. sp. et exceptés)	395,056	10,120	7,744	410,900
Clous, pointes et vis (2e classe et T. sp. 9) . .	13,976	345	1,480	15,801
Colis vides (1re classe)	18,988	408	17	19,395
A reporter. . . .	3,643,356	269,218	408,502	4,321,076

NATURE DES MARCHANDISES	SERVICES INTÉRIEUR et Etat vers Etat. (Tonnes.)	SERVICES MIXTES REUNIS. au départ des stations de l'Etat. (Tonnes.)	SERVICES MIXTES REUNIS. à l'arrivée aux stations de l'Etat. (Tonnes.)	TOTAUX GÉNÉRAUX (Tonnes.)
Report. . .	3,645,356	269,218	108,502	4,321,076
Combustibles Minéraux houille — (4e classe, sp. 1, 27, 29, 31, 32, 42).	2 096,629	250,461	239,038	2,586,124
Combustibles Minéraux houille — (sp 2)	519,590	2 290	6,270	528,150
Coke, briquettes et boulets de houille . . . — (sp 54)	32,395	11,224	10	43,627
Coke, briquettes et boulets de houille . . . — (except. provisoire n° 6) .	1,391,091	241,528	113,677	1,746,099
Coke, briquettes et boulets de houille . . . — (id id. n° 31).	4 896,821	247,214	255,609	5,399,644
Coton brut en balles (2e classe, sp. 18 et 45).	15,118	71	40	15,232
Cuirs et peaux salés, verts ou secs en poils (2e classe, sp 8 et 18)	14,463	373	764	15,600
Déchets de carrières (4e classe, sp. 36). .	79,019	7,957	7,655	94,629
Graviers et macadam (sp. 2, 5, 24 et 37) . .	477,893	91,396	25,038	594,327
Déchets de textiles, de fils d'étoupe, de chanvre, de laine, de lin et de coton. — déchets d'étoupe, de chanvre, de lin (3e cl. et sp. 12)	9,703	102	446	10 251
Déchets de textiles, de fils d'étoupe, de chanvre, de laine, de lin et de coton. — déchets de laine et de coton (2e cl et sp. 18) .	10,050	505	467	11,002
Drèches, pulpes et résidus de distillerie (1e cl et sp. 36)	315,992	12,339	35,972	364,303
Eaux ammoniacales, eaux de suint, d'exosmose (4e classe et sp 30)	11,755	»	859	12,614
Epiceries et denrées coloniales (1re classe) . .	2,480	105	65	2,648
Engrais divers — 4e classe	84,224	3,629	3,850	91,703
Engrais divers — sp. 5 et 36	401,400	32,440	48,276	502,116
Engrais divers — sp. 2, 37 et 38	134,205	6,208	8,195	168,606
Escarbilles (4e classe)	11 262	19	270	11,551
Etoupes (5e classe).	6,621	615	701	7,937
Faïence et poterie commune en terre cuite (2e classe, sp. 9)	10,079	661	166	10,906
Farine, fécule et son (3e classe, sp 46) . . .	326,501	28,406	36,654	391,541
Fers en général — Fers battus, en barres, lammes, fendus, feuillants, ferronnerries, fers ébauchés, etc. . . . — (2e classe). .	19,662	2,842	1,460	23,964
Fers en général — Fers battus, en barres, lammes, fendus, feuillants, ferronnerries, fers ébauchés, etc. . . . — (3e cl., sp 9)	145,995	10,501	5,256	161,550
Fers en général — Fers battus, en barres, lammes, fendus, feuillants, ferronnerries, fers ébauchés, etc. . . . — (4e cl., sp 12 et 13). . .	212,750	1,624	10,725	225,099
Fils de laine, de coton, de soie, de lin, de chanvre et d'étoupe (1re classe, sp 6, 7 et 17)	10,645	428	214	11,287
Fontes — brutes et massiaux (4e classe, sp 15, 28, 45)	235,427	25,686	44,115	305,226
Fontes — moulées et fontes pour ornements (2e classe, sp. 9)	28,988	1,764	4,275	35,027
Fruits et légumes frais. — Pommes, poires, prunes fraîches, etc (2e classe, sp 9).	17,674	359	1,277	19,310
Fruits et légumes frais. — Oignons, pommes de terre, etc (3e classe, sp. 12).	192,461	9,055	23,417	224,931
A reporter. . . .	15,374,224	1,276,619	1,285,237	17,934,080

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES INTERIEUR et Etat vers Etat. (Tonnes.)	SERVICES MIXTES REUNIS		TOTAUX GENERAUX. (Tonnes.)
		au départ des stations de l'Etat. (Tonnes.)	à l'arrivée aux stations de l'Etat. (Tonnes.)	
Report. . . .	15,574,224	1,276,619	1,283,237	17,954,080
Glaces (avec ou sans tain) (1re classe). . . .	30,888	56	788	31,732
Goudron de gaz, de houille et d'huiles minérales (1e classe, sp. 10).	29,205	2,055	4,699	35,955
Graines et semences fourragères (3e classe). .	8,332	2,198	959	11,689
Huiles diverses. — Pétrole, naphte, huiles de palme de graines alimentaires (1re classe, sp. 6, 17 et 18)	80,432	8,927	303	89,662
Huiles diverses. — Huile de graissage épurée, huiles légères minérales (2e et 3e cl.). .	12,017	373	465	12,855
Huiles diverses. — Huiles lourdes, huiles de boghead, de schiste, de goudron, etc (3e et 4e classes)	3,476	221	99	3,796
Huiles diverses. — Huiles brutes ou noires (3e et 4e cl.)	909	20	10	939
Laines — Laine peignée ou cardée (1re classe).	1,916	40	66	2,022
Laines — Laine brute et laines autres que la laine peignée ou cardée (2e classe).	7,404	27	2,691	10,122
Lait en bloc ou granulé (4e classe, sp. 2, 24, 36, 37).	54,997	220	18,928	74,145
Lin — teillé (2e classe)	18,959	1,361	930	21,250
Lin — en tiges (4e classe).	14,249	3,958	3,510	21,717
Machines et mécaniques montées ou démontées (1re classe, sp. 9)	16,832	1,382	2,360	20,574
Marbre — en tranches scellées ou non (1re classe, sp. 12)	8,030	799	1,252	10,081
Marbre — en blocs (1e classe)	15,422	9,046	537	25,005
Marne et craie brute (4e cl., sp 2, 5, 24, 36, 37)	65,836	369	6,392	72,597
Mélasse ordinaire en fûts (3e classe).	25,590	1,045	6,924	31,559
Minerais — de fer, de manganèse et manganésifères (1e classe, sp. 2, 5, 23, 24, 25 et 26)	125,425	337,976	9,024	470,425
Minerais — de zinc calamine, minerais de plomb (1e classe, sp 25). . .	108,755	108,992	167	217,914
Minerais — d'argent et autres non dénommés (2e classe, sp. 25).	855	358	»	1,373
Mitraille et ferraille — de fer, de fonte et d'acier Ferrailles (1e classe, sp. 15 et 28)	158,645	17,292	22,441	198,376
Mitraille et ferraille — d'autres métaux et déchets de métaux communs (2e classe, sp. 8)	1,921	775	370	3,064
Moellons et pierres calcaires — par 10 tonnes (1e cl., sp 5, 24 et 36).	98,336	6,587	9,425	114,348
Moellons et pierres calcaires — par 50 tonnes (1e cl., sp. 2, 24, 26 et 37).	280,651	55,785	120,030	456,464
Paille et fourrages. — Fourrages verts et secs, fourrages condensés, paille en bottes (3e cl.)	58,429	4,990	6,951	70,370
Paille et fourrages. — Foin (2e classe)	35,822	2,029	3,604	39,455
A reporter. . .	16,629,711	1,825,654	1,506,182	19,995,547

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES INTÉRIEUR et Etat vers l'Etat. (Tonnes)	SERVICES MIXTES RÉUNIS		TOTAUX GÉNÉRAUX. (Tonnes)
		au départ des stations de l'Etat (Tonnes)	à l'arrivée aux stations de l'Etat (Tonnes)	
Report . . .	16,629,711	1,823,654	1,506,182	19,959,547
Papier à écrire ou à imprimer, papier d'emballage et papiers peints (1re cl., sp 6, 7, 8).	51,073	742	2,559	54,376
Pâte à papier, pâte de bois, de paille ou de chiffons (3e classe).	38,621	1,493	5,475	45,589
Pavés (1e classe, sp. 2, 5)	338,876	37,505	23,735	440,116
Pierres. — Pierres brutes, bouchardées en grès artif brutes sciées sur une face, meulières, etc. (1e cl., sp. 2, 5) .	154,124	5,151	7,640	167,215
Pierres. — Pierres en grès artif taillées, sciées sur plusieurs faces, pierres taillées, etc. (3e cl., sp 12)	149,694	15,125	2,903	167,720
Planches et planchettes (3e classe, sp 21) . . .	55,776	5,566	11,031	72,373
Plomb en saumons (2e classe, sp 9)	3,866	358	1,425	5 649
Produits sidérurgiques — Câbles, chaînes, charpentes et pièces de pont, essieux, objets en fer ou fonte ouvrés, etc (2e cl., sp 9).	81,990	2,807	11,751	96,551
Produits sidérurgiques — Bandages de roues, longerons. . . . . 3e cl.	41,716	5,622	66,785	114,123
Produits sidérurgiques — poutres et poutrelles, rails et locomotives, etc. . . Sp. 12.	3,984	17	6,313	10,314
Produits sidérurgiques — accessoires, tuyaux en fonte, etc. . . . . Sp 13.	59,591	1,251	13,313	74,355
Pyrites de fer et résidus de pyrites (4e classe, sp. 23, 24, 25 et 26).	49,961	33,242	230	83,433
Sable — par 10 tonnes (1 cl., sp. 5)	112,728	11,313	1,892	125,933
Sable — par 50 tonnes (4e cl., sp. 2 et 11). . .	589,091	20,562	1,644	611,297
Scories de forges, de laminoirs, de puddlage et de réchauffage. Scories d'acier, etc (4e cl., sp 4, 23, 24, 25 et 26)	134,728	20,009	24,864	179,601
Sels — brut et raffiné (4e classe, sp. 16). . . .	24,606	1,881	2,159	28,646
Sels — de soude (carbonate) (3e classe, sp. 12).	32,522	2,201	565	35,288
Sucre — raffiné et candi (1re cl., sp. 6 et 17)	10,785	2,976	159	13,920
Sucre — brut, sucre cristallisé (2e cl., excepté prov. 15)	140.686	1,624	6,868	149,178
Sulfate — de potasse et de soude (4e classe) . .	45 470	1,883	595	45,748
Sulfate — de baryte en pierres ou en poudre (1e classe, sp. 5)	17,226	160	554	17 940
A reporter. . . .	18,764,827	2,015,140	1,698,645	22,478,912

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. . . .	18,764,827	2,015,440	1,698,645	22,478,912
Tanins : Algarobilla, valonées, myrobolans, sumac, dividivi, écorces exotiques (3e classe, sp. 12)	8,975	255	225	9,455
Tanins : Écorces à tan indigènes (3e classe, 4e classe, sp. 12)	12,616	3,450	4,799	20,865
Terres et terrils : non dénommés (3e classe)	9,167	2,150	2,567	13,864
Terres et terrils : terreau et terre de bruyère (4e classe, sp. 36)	9,515	508	788	10,811
Terres et terrils : Argile. Terres plastiques, à poterie, réfractaires, végétales . . . . par 10 t. (1re cl.)	49,172	10,158	21,139	80,469
Terres et terrils : Argile. Terres à pipes, kaolin, China-Clay, Ball-Clay, etc. . . . . par 50 t. (4e cl., sp. 2, 1/2 et excep. prov. 31	56 516	2,064	5,477	64,057
Terres et terrils : Terrils par 10 t. (4e cl., sp. 1 et 36).	2,472	»	»	2,472
Terres et terrils : Terrils par 50 t. (sp. 24 et 37) . . .	15,072	»	»	15,072
Tôles fines, polies et ordinaires (2e classe, sp. 12 et 15)	33,506	1,322	210	35,038
Tôles fortes et communes (2e et 3e classes, sp. 12 et 15)	71,497	5,952	21,732	97,181
Tourteaux (4e classe)	92,044	10,657	1,972	104,673
Tuiles et pannes en ciment ou en terre cuite, (4e classe, sp. 5)	42,125	2,557	1,026	45,706
Verrerie et gobeletterie. (2e classe)	4,881	389	2,097	7,367
Verrerie et gobeletterie. (sp. 9 et 11)	13,259	»	9,959	23,178
Verres à vitres et verres spéciaux. (2e classe)	15,763	1,535	13	17,331
Verres à vitres et verres spéciaux. (sp. 9 et 12)	158,598	22,056	74	180,708
Zinc en barres, en feuilles, laminé, en plaques ou en saumons (2e classe et sp. 9)	30,864	2,616	8,566	42,046
Ensemble des transports en services intérieur et mixtes	19,390,847	2,079,047	1,779,289	23,249,185

N° XXXVI. — *Mouvement général de certaines* GROSSES MARCHANDISES *expédiées et reçues par les stations de l'État Belge en relation de service international. — Année* 1902.

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.					
Acide pyroligneux (vinaigre de bois).	»	10	»	39.5	49.5
Acide sulfurique, nitrique . . .	10,693	185	»	51.4	10,929,4
Amidon	66	141	»	»	207.»
Ardoises { brutes pour toitures.	4,110	356	»	»	4,466.»
Ardoises { en tables.	»	»	»	»	»
Argile . { brute	62	7,928	34.»	42.5	8,066.5
Argile . { calcinée ou grillée. .	»	41	»	»	41.»
Asphalte.	50	254	»	169.3	473.3
Avoine.	»	30	1429.»	40.6	1,499.6
Bières en fûts.	»	10,531	»	350.2	10,881.2
Bois { Bois d'essences ne faisant pas l'objet d'une exploitation forestière et agricole en Europe centrale { en poutres, en madriers ou en blocs.	40	45	542.6	»	627.6
Bois { Bois d'essences ne faisant pas l'objet d'une exploitation forestière et agricole en Europe centrale { en planches.	15	»	215.2	»	230.2
Bois { en grumes, bûches et rondins.	93	1,644	21.5	»	1,758.5
Bois { sciés.	263	4,638	942.4	11.4	5,854.8
Bois { perches à houblon.	»	1,895	»	»	1,895.»
Bois { pour mines.	»	11,324	»	»	11,324.»
Bois { objets en bois.	240	501	264.7	149.1	1,154.8
Briques réfractaires	606	11,854	360.4	5,217.0	18,037.4
Cacao	»	»	448.1	15.9	464.0
Café.	9	»	1,481.8	»	1,490.8
Céréales (sauf l'avoine).	1,303	942	9,749.3	»	11,934.3
Céruse.	»	»	»	261.5	261.5
Charbon de bois.	61	150	15.»	10.4	236.4
Chaux	3,363	248	»	62.1	3,673.1
Chicorée { en racines ou en cossettes.	3,085	32	»	10.0	3,127.»
Chicorée { fabriquée.	47	»	»	»	47.»
Chiffons	6,803	1,987	370.»	1,746.9	10,906.9
Chlorure de calcium.	140	560	»	140.9	780.9
Chlorure de chaux.	10	11	100.2	5,414.3	5,535,5
Chromate et bichromate de potasse. — Chromate et bichromate de soude	5	111	»	»	116.»
A reporter. . . .	31,034	55,388	15,644.2	13,702.7	115,768.9

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	31,034	55,388	15,644.2	13,702.7	115,768.9
Ciment.	254	748	37.7	10.2	1,049.9
Combustibles — par 10 tonnes .	70,900	491,503	51.1	347.5	562.801.6
Combustibles — par 45 — .	»	219,118	»	4,042 0	223,160.»
Combustibles — par 50 — .	9,491	»	»	»	9,491.»
Combustibles — par 100 — .	21,025	»	»	»	21,025.»
Combustibles — par abonnement.	»	161,302	»	156,352.5	317,654.5
Coton brut et déchets de coton.	1,060	532	14,863.»	164.7	16.619.7
Crasses de hauts-fourneaux . .	272	65	»	»	337.0
Créosote	172	5	191.1	»	368.1
Cuirs et peaux — verts et salés ainsi que séchés.	1,191	2,947	7,134.4	648.5	11,920.9
Cuirs et peaux — tannés	142	51	156.8	33.9	383.7
Degras.	»	20	»	10.3	30.3
Eau minérale.	6	1,071	»	1,126.3	2,203.3
Engrais — Phosphates minéraux et superphosphates.	12,827	185	»	32.0	13,044.»
Engrais — Scories Thomas (scories phosphatées).	340	115	»	259.5	714.5
Engrais — Guano.	2,325	50	20.4	»	2,395 4
Engrais — Salpêtre du Chili (nitrate de soude).	40	»	10,539.1	»	10,579.1
Engrais — Autres engrais . . .	5,234	3,568	360.2	20.6	9,182.8
Farines alimentaires.	157	15	353.2	»	525.2
Fers, fonte et aciers — Fers et aciers laminés, etc. (sauf les tuyaux en fer et les poutrelles).	953	23,468	4,829.3	257,385.1	286,635.4
Fers, fonte et aciers — Tuyaux en fer	417	4,548	2,919.0	6,854.1	14,738.1
Fers, fonte et aciers — Fonte brute, mitraille.	3,833	17,369	2,415.1	10,195.3	33,812.4
Fers, fonte et aciers — Machines agricoles . .	12	58	11.9	»	81.9
Fers, fonte et aciers — Autres machines et pièces de machines.	1,658	8,329	2,536.0	8,475.8	20,998.8
Fers, fonte et aciers — Poutrelles.	5	344	»	925.1	1,174.1
Fers, fonte et aciers — Fuel économisers, radiateurs.	»	5	10.»	»	15.»
Fers, fonte et aciers — Fers et aciers ouvrés (autres).	997	6,004	236.6	92,242.5	99.470.1
Fibres brutes.	»	»	59.1	5.7	64.8
Fils — de coton, de laine .	510	28	592.7	78.4	1,209.1
Fils — de lin, de chanvre, de jute, de twist et d'étoupes.	658	45	2,709.2	40.2	3,452 4
Foin.	1,036	»	69.5	»	1,105.5
Fromages	»	27	5.2	»	32.2
A reporter. . . .	166,549	996,808	65,734.8	352,952.9	1,782,044.7

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. . . .	166,549	996,808	65,734.8	552,952.9	1,782,044.7
Fruits frais.	6,597	306	2,180.7	46.3	9,130.0
Glace (eau congelée).	44	»	»	»	44.0
Goudron minéral	71	423	12,612.8	»	12,806.8
Graines de betteraves. . . .	25	1,180	20.2	27.4	1,252.6
Graines fourragères	5	11	160.7	»	176.7
Graisses cambouis, saindoux .	14	»	3,062.4	»	3,076.4
Graisses suif et autres graisses.	562	20	374.2	10.4	966.6
Groupages	23	617	2,363.5	13,061.7	16,065.2
Houblon	87	262	»	3,498.6	3,847.6
Huiles végétales	559	5	3,489.6	»	4,053.6
Huiles de goudron de houille.	334	810	79.4	277.4	1,500.8
Huiles minérales lourdes. . .	305	570	467.8	88.6	1,431.4
Huiles minérales demi-lourdes	106	23	22.3	5.4	156.7
Huiles minérales à graisser .	37	22	1,732 3	22.7	1,814.0
Huiles de pétrole raffiné et naphte.	32	2,456	6,687.4	5.5	8,880.6
Jouets et autres articles de Thuringe, Bohême, Nuremberg et Forêt-Noire.	»	348	»	4,579.5	4,927.5
Laines brutes lavées et déchets de laine.	12,268	3,441	5,727.4	122.2	21,528 3
Laines laine peignée	8,551	463	478.»	33.5	9,525.5
Lait condensé, lait conservé, farine lactée.	»	»	»	20.2	20.2
Lard, jambons	6	87	1,731.3	205.0	2,029.3
Légumes secs.	226	40	404.3	»	670.3
Lins, filasses de lin, d'étoupes, chanvre, filasses de chanvre et fils de caret de chanvre.	1,891	3,873	897.9	28.0	6,689.9
Marbres en blocs	2,867	34	3,491.0	»	6,392.»
Marbres en tranches.	141	10	»	»	151.»
Mélasse préparée pour l'alimentation du bétail.	60	»	10.2	»	70 2
Minerais de fer et de manganèse 10 tonnes. . .	243	213	1,555.3	23.7	2,135.»
Minerais Pyrites de fer 45 ou 50 tonnes.	391	66	7,758.2	»	8,215.2
Minerais de zinc et de plomb 10 tonnes. . .	38	1,495	228.4	»	1,811.4
Minerais de zinc et de plomb 45 ou 50 tonnes.	887	2,875	37,660.1	»	41,422.1
Minerais autres 10 tonnes. . .	192	295	435.9	»	922.9
Minerais autres 45 ou 50 tonnes.	347	10	55.»	»	412.»
Nitrate de potasse (salpêtre). . .	1,032	7	»	»	1,039.»
Œufs	180	1,008	2,537.5	594.4	4,319.9
A reporter. . . .	204,720	1,017,148	161,758.»	575,603.4	1,959.229.4

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. . . .	204,720	1,017.448	164,758,»	575,603.4	1,959,229.4
Oignons comestibles.	4,244	54	571.9	»	4,869.9
Objets en ciment	5	467	»	207.1	679.1
Os concassés	449	234	541.5	5.»	1,229.5
Paille	141	350	22.1	»	513.1
Pâte de bois et cellulose de bois, pâte de paille et cellulose de paille.	20	4,881	361.1	110.2	5,375.3
Pierres — brutes ou de construction.	15,086	1,776	270.6	37.»	17,169.6
Pierres — ouvrées et pierres taillées de toute espèce.	924	»	20.»	»	944.»
Pierres — meulières et meules à aiguiser ou à émoudre.	51	798	»	96.4	945.4
Pierres — lithographiques.	10	90	»	418.»	518.»
Pierres — Pavés	4,454	31	»	»	4,485.»
Pierres — Pierrailles, macadam . . .	2,302	35	»	»	2,337.»
Pierres — Moëllons bruts	268	»	»	»	268.»
Pierres — Castines	»	»	»	»	»
Plâtre	»	2,765	»	10.»	2,775.»
Plomb.	1,724	1,715	58.8	24.2	3,522.»
Pommes de terre	14,144	511	65.8	30.»	14,750.8
Poterie et faïence. — Poterie fine en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence.	110	388	11.4	1,033.»	1,542.4
Poterie et faïence. — Poterie ordinaire en terre cuite ou en grès artificiel.	20	284	»	109.2	413.2
Poterie et faïence. — Pavés, dalles et carreaux en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence.	10	752	»	699.6	1,461.6
Poterie et faïence. — Briques de revêtement. . .	»	1,150	»	»	1,150.»
Radicelles	689	5	177.2	»	871.2
Résines. — Colophane (brai sec végétal).	12	30	2,749.»	»	2,791.»
Résines. — Térébenthine	25	341	707.5	»	1,073.5
Riz brisé, pelé et déchets de riz.	527	149	69.2	»	745.2
Sels. — Chlorure de sodium (sel gemme).	30	1,247	40.»	»	1,317.»
Sels. — Sel de glauber (sulfate de soude).	277	21,546	20.1	20.»	21,863.1
Scories autres que pour engrais .	6,615	604	»	808.1	8,027.1
Son	8,429	15	721.9	»	9,165.9
Soude brute, calcinée, caustique et cristallisée (excepté le bicarbonate de soude).	39	304	73.3	569.3	985.6
Stéarine	5	»	6.»	104.»	115.»
Sucre brut, sucre de betteraves et de canne.	»	»	7.9	»	7.9
Tabacs.	38	34	26.5	17.1	115.6
A reporter. . . .	265.368	1,057.704	168,282.8	579,901.6	2,071,256.4

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. . . .	265,368	1,057,704	168,282.3	579,901.6	2,071,256.4
Tanins. — Eau de tan	168	37	1,274 1	10.5	1,489.6
Tanins. — Écorces à tan	2,169	289	239.2	»	2,697.2
Tanins. — Tanins divers. . . .	1,034	21	2,320.4	5,0	3,380.4
Teinture. — Bois de teinture et racines de bois de teinture.	115	»	297.4	»	412.4
Teinture. — Extrait de bois de teinture, extrait de châtaignier.	10	36	510.6	»	556.6
Teinture. — Alizarine, cachou, gambier.	»	19	1,211.9	382.0	1,612.9
Terres. — Terres à porcelaine (kaolin, china-clay).	229	2,638	3,717.5	44.5	6,629.0
Terres. — Terres ordinaires et terres réfractaires.	3,746	1,814	32.3	15.0	5,607.3
Terres. — Terres à couleurs	121	1,368	170.4	237.1	1,896.5
Terres. — Sable	667	1,360	41.»	282.5	2,350.5
Tissus	16	20	60.»	1,478.4	1,574.4
Verres. — Verres à vitres . . .	2,861	»	23.9	245.3	3,130.2
Verres. — Verrerie creuse . . .	400	5,676	50.1	2,176.7	8,302.8
Vins.	»	270	102.7	137.0	509.7
Vitriol de fer (vitriol vert) . . .	»	1,263	»	52.7	1,315.7
Zinc.	6,506	77	»	1,366.8	7,949.8
Ensemble des transports de et vers l'Allemagne.	283,410	1,072,592	178,334 3	586,335.1	2,120,671.4

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).	181	»	132.9	»	313.9
Acide sulfurique, nitrique . .	22	»	»	»	22.0
Amidon	364	»	»	5.»	369.0
Ardoises { brutes pour toitures.	4,253	5	»	34.1	4,292.1
Ardoises { en tables.	»	»	»	»	»
Argile { brute	»	10	»	»	10.0
Argile { calcinée ou grillée . .	»	»	»	»	»
Asphalte	20	168	10.0	»	198.0
Avoine.	158	»	8,712 0	»	8,870.0
Bières en fûts.	101	»	»	39.3	140.3
Bois d'essences ne faisant pas l'objet d'une exploitation forestière et agricole en Europe centrale. { en poutres, en madriers ou en blocs.	»	»	6.3	»	6.3
Bois d'essences ne faisant pas l'objet d'une exploitation forestière et agricole en Europe centrale. { en planches.	1,166	»	2,442.3	»	3,608.3
Bois en grume, bûches et rondins.	209	1,632	37.9	6.3	1,885.2
Bois sciés.	360	1,469	203.2	361.2	2,393.4
Bois perches à houblon.	»	54	11.2	»	65.2
Bois pour mines.	148	285	»	10.»	443.0
Bois objets en bois	26	240	96.5	560.8	923.3
Briques réfractaires	470	77	2,199.6	»	2,746.6
Cacao	»	»	85.7	»	85.7
Café.	»	»	326.4	»	326.4
Céréales (sauf l'avoine).	121	100	29,743.5	»	29,964.5
Céruse	131	»	»	»	131.0
Charbon de bois.	850	10	»	»	860.0
Chaux.	138,283	689	10.6	»	138,982.6
Chicorée { en racines ou en cossettes.	1,418	»	»	»	1,418.0
Chicorée { fabriquée.	1,058	»	»	»	1,058.0
Chiffons	233	118	32,9	462.7	846.6
Chlorure de calcium.	»	»	»	»	»
Chlorure de chaux.	»	»	»	»	»
Chromate et bichromate de potasse. — Chromate et bichromate de soude.	10	»	»	»	10.0
Ciment	398	175	»	»	573.0
A reporter. . . .	149,980	5,032	44,051.0	1,479.4	200,542.4

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. . . .	149,980	5,032	44,051.0	1,479.4	200,542.4
Combustibles — par 10 tonnes . . .	364,309	665	»	»	364,974.0
Combustibles — — 50 — . . .	27,343	»	»	»	27,343.0
Combustibles — — 100 — . . .	109,223	»	»	»	109,223.0
Coton brut et déchets de coton.	190	89	2,400.8	»	2,679.8
Crasses de hauts-fourneaux. . .	»	91	»	»	91 0
Créosote	402	»	51.0	»	453.0
Cuirs et peaux — verts et salés, ainsi que séchés.	69	351	2,213.0	1,025.6	3,658 6
Cuirs et peaux — tannés	35	8	49.2	42.5	134.7
Dégras	»	»	»	»	»
Eau minérale	»	529	10,0	40.»	579.0
Engrais. Phosphates minéraux et superphosphates.	5,692	20	126.0	»	5,838.0
Engrais. Scories Thomas (scories phosphatées).	1,336	16,414	»	81,931.8	99,681.8
Engrais. Guano	»	»	20.8	»	20.8
Engrais. Salpêtre du Chili (nitrate de soude).	60	»	2,561.2	»	2,621.2
Engrais. Autres engrais	710	645	54.2	»	1,409.2
Farines alimentaires	607	20	656.6	»	1,283.6
Fers et aciers laminés, etc. (sauf les tuyaux en fer et les poutrelles).	204	1,689	4,168.5	360,772.9	363,834.4
Tuyaux en fer	86	106	350.5	214.7	766.2
Fonte brute, mitraille	381	188,326	3,177.1	107,604.5	299,488.6
Machines agricoles	»	»	31.4	»	31.4
Autres machines et pièces de machines.	159	416	6,102.9	1,563.»	8,240.9
Poutrelles	»	513	26,5	768.3	1,307.8
Fuel économisers, radiateurs. .	»	»	92.1	»	92.1
Fers et aciers ouvrés (autres). .	421	3,798	820.4	4,423.3	9,462.7
Fibres brutes	»	»	415.9	»	415.9
Fils de coton de laine	130	»	210.5	»	340.5
Fils de lin, de chanvre, de jute, de twist et d'étoupes.	65	»	29.1	»	94.1
Foin.	302	»	»	»	302.0
Fromages.	»	10	»	4,088.6	4,098.6
Fruits frais	32	165	53.6	20.9	271.5
Glace (eau congelée).	»	»	»	»	»
Goudron minéral	197	542	»	5.»	744,0
Graines de betteraves	»	»	»	»	»
A reporter. . . .	661,933	219,429	64,681.3	563,980.5	1,510,023.8

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. . . .	661,933	219,429	64,681.3	563,980.5	1,510.023.8
Graines fourragères.	45	88	78.9	90.7	302.6
Graisses, cambouis, saindoux. .	25	5	1,324.2	»	1,349.6
Graisses, suif et autres graisses.	85	»	10.1	315.8	410.9
Groupages	490	440	9,423.0	9,397.6	19,120.6
Houblon	25	398	»	534.9	957.9
Huiles végétales	681	»	1,632.7	»	2,313.7
— de goudron de houille . .	49	»	»	»	49.0
— minérales lourdes. . . .	20	»	217.3	»	237.3
— minérales demi lourdes. .	»	40	20.8	»	30.8
— minérales à graisser. . .	48	»	2,002.6	»	2,050.6
— de pétrole raffiné et naphte	55	»	6,795.5	»	6,850.5
Jouets et autres articles de Thuringe, Bohême, Nuremberg et Forêt-Noire	»	»	»	»	»
Laines brutes lavées et déchets de laine.	521	1,145	9,493.0	15.0	11,174.0
Laines peignées.	1,944	»	143.9	»	2.087.9
Lait condensé, lait conservé, farine lactée	»	15	»	4,318.3	4,333.3
Lard, jambons	»	»	128 7	»	128 7
Légumes	89	»	2,672.3	»	2,761.3
Lins, filasses de lin, étoupes, chanvre, filasses de chanvre et fils de caret de chanvre . . .	40	40	86.6	»	106.6
Marbres en blocs	317	»	»	»	317.0
— en tranches.	81	»	»	»	81.0
Mélasse préparée pour l'alimentation du bétail	»	»	11.1	»	11.1
Minerais de fer et de manganèse pyrites de fer — 10 tonnes . . .	24	567	675.2	»	1,263.2
Minerais de fer et de manganèse pyrites de fer — 15 ou 50 tonnes.	14,410	1,102,884	104,696.9	»	1,221.990.9
Mineais de zinc et de plomb — 10 tonnes. . . .	»	»	»	»	»
Mineais de zinc et de plomb — 15 ou 50 tonnes	»	»	»	»	»
Minerais autres — 10 tonnes. . .	»	»	20.0	10.0	30.0
Minerais autres — 15 ou 50 tonnes.	»	»	»	»	»
Nitrate de potasse (salpêtre) . .	872	»	»	»	872.0
A reporter. . . .	681,419	1,324,661	204,111.1	578,662.8	2,788,853.9

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. . . .	681.419	1,324.661	204,414.1	578,662.8	2,788,853.9
Œufs	10	»	11.7	»	21.7
Oignons comestibles.	316	»	25.9	»	341.9
Objets en ciment	9	10	»	»	19.0
Os concassés	7	»	»	»	7.0
Paille	353	5	»	»	358.0
Pâte de bois et cellulose de bois, pâte de paille et cellulose de paille	21	71	47.8	»	139.8
Pierres brutes ou de construction	2,200	5,396	5.0	»	7.601.0
— ouvrées et pierres taillées de toute espèce.	30	79	»	»	109.0
— meulières et meules à aiguiser ou à émoudre .	»	441	»	31.6	472.6
— lithographiques	»	45	»	»	45.0
Pavés	990	4,050	»	»	5,040.0
Pierrailles, macadam	»	»	»	»	»
Moellons bruts	»	»	»	»	»
Castines	»	40	»	»	40.0
Plâtre	45	»	»	»	45.0
Plomb	76	41	30.0	13.5	160.5
Pommes de terre	11,042	204	21.5	115.5	11,383.0
Poterie fine en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence . .	125	128	5.3	313.7	572.0
Poterie ordinaire en terre cuite ou en grès artificiel	686	139	51.4	195.7	1,072.1
Pavés, dalles et carreaux en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence.	»	40	»	6.5	46.5
Briques de revêtement.	»	»	»	»	»
Radicelles	»	»	»	»	»
Résines { Colophane (brai sec végétal)	»	»	151.6	»	151.6
Résines { Térébenthine	»	»	»	»	»
Riz brisé, pelé et déchets de riz.	565	»	246.2	»	811.2
Sels { Chlorure de sodium (sel gemme)	30	3,875	40.9	65.4	4,011.3
Sels { Sel de glauber (sulfate de soude)	72	1,045	»	»	1,117.0
A reporter. . . .	697,966	1,340,240	204,748.4	579,404.7	2,822,359.1

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. . . .	697,966	1,340,240	201,748.4	579,404.7	2,822,359.1
Scories autres que pour engrais.	2,744	25	»	»	2,769.0
Son	3,560	388	195 7	»	4,143.7
Soude brute, calcinée, caustique et cristallisée (excepte le bicarbonate de soude)	»	»	»	10.1	10.1
Stéarine	5	»	10.1	»	15.1
Sucre brut, sucre de betteraves et de canne.	101	»	21.4	»	122.4
Tabacs.	10	»	229.3	11.3	250.6
Tanins. Eau de tan	1,148	»	129.3	»	1,277.3
Tanins. Écorces à tan	34	152	39.4	»	225.4
Tanins. Tanins divers. . . .	933	»	201.6	»	1,134.6
Teinture. Bois de teinture et racines de bois de teinture	»	25	»	»	25.0
Teinture. Extrait de bois de teinture, extrait de châtaignier	»	»	18.3	11.1	29.4
Teinture. Alizarine, cachou, gambier	»	»	20.1	»	20.1
Terres. Terres à porcelaine (kaolin, china-clay).	110	10	1,091.8	»	1,211.8
Terres. Terres ordinaires et terres refractaires.	261	20	»	»	281.0
Terres. Terres à couleurs . .	5	11	»	»	16.0
Terres. Sable	18,170	16	55.0	»	18,241.0
Tissus	65	10	418.4	176.4	669.8
Verres. Verres à vitres . . .	1,712	»	22.7	18.2	1,752.9
Verres. Verrerie creuse . . .	15	10	»	2,052.6	2,077.6
Vins.	»	»	44.1	»	44.1
Vitriol de fer (vitriol vert) . . .	»	»	»	»	»
Zinc.	443	6	»	»	449.0
Ensemble des transports de et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg.	727,255	1,340.913	207,245.6	581,684.4	2,857,098.0

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'Autriche-Hongrie.					
Amidon	20	»	»	»	20.»
Arbres et arbustes	109	»	20.»	»	129.»
Bière	»	227	»	1,172.9	1,399.9
Briques réfractaires	22	30	»	»	52.»
Cellulose	»	»	»	»	»
Combustibles	30	»	»	»	30.»
Cuirs et peaux	»	»	31.5	75.8	107.3
Eaux minérales	»	15	»	693.1	708.1
Engrais	»	70	»	»	70.»
Fers et aciers	88	26	997.1	1,010.5	2,121.6
Fils	»	35	11.6	10.»	56.6
Fruits et marmelades	»	10	»	771.9	781.9
Graines et semences	26	15	14.8	50.1	105.9
Graisse et lard	5	14	»	241.9	260.9
Graphite	»	30	»	»	30.»
Houblon	»	7	»	143.2	150.2
Huiles	»	»	»	11.3	11.3
Lait condensé, lait conservé, farine lactée	»	»	»	161.6	161.6
Laines : brutes lavées et déchets de laine	14	»	»	»	14.»
Laines : peignées	»	»	»	»	»
Malt	»	20	»	426.»	446.»
Matières textiles	2,333	1,142	417.3	31.8	3,924.1
Meubles	»	5	»	70.»	75.»
Minerais de fer et de manganèse, pyrites de fer	»	10	»	»	10.»
Œufs	»	33	»	3,096.7	3,129.7
Papiers et cartons	»	»	»	177.7	177.7
Pétrole et naphte	»	»	»	250.»	250.»
Pierres et marbre	1,682	»	41.3	»	1,723.3
Sable	»	»	»	»	»
Tabac	»	»	»	103.»	103.»
Verres, glaces et verrerie creuse	276	50	35.3	416.7	778.»
Vin	10	»	670.5	32.6	713.1
Volailles et gibiers tués	»	»	»	649 7	649.7
Ensemble des transports de et vers l'Autriche-Hongrie	4,615	1,739	2,239.4	9,596.5	18,189.9

NATURE DES MARCHANDISES	TRAFIC LOCAL		TRAFIC 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 France					
Acides pyroligneux. Vinaigre de bois	571	33	660	»	1,264
Acides sulfurique et nitrique.	3,244	1,385	245	5	4,879
Asphalte, goudron et résines	702	5,729	60	54	6,545
Betteraves	»	121	»	»	121
Bois à brûler	206	7,496	»	»	7,702
Bois de construction de toute espèce	932	32,805	91	184	34,012
Bois de teinture et racines de bois de teinture	»	96	»	»	96
Bois autres	1,566	48,926	404	436	51,029
Briques à bâtir	899	446	63	»	1,408
Briques refractaires	13,558	1,043	455	43	15,099
Carreaux en ciment et en terre cuite	569	1,698	10	446	2,723
Céréales et farine	919	15,692	12,971	482	30,064
Chiffons et drilles	2,535	11,995	113	2,599	17,242
Chaux	139,804	205	»	68	140,077
Ciment	6,317	1,364	»	2,019	9,700
Combustibles 10 tonnes	1,186,988	108,926	541	6	1,296,461
Combustibles 50 tonnes	707,124	32,818	1,301	200	741,443
Combustibles 100 tonnes et plus	893,980	9,400	»	»	903,380
Coton brut et déchets de coton	1,264	3,358	2,068	697	7,387
Cuirs et peaux	4,421	3,928	397	5,362	14,108
Déchets de carrière et gravier. (Matériaux pour la construction et la réparation des routes)	22,693	5,677	46	506	28,892
Engrais	40,031	26,251	472	3,505	69,959
Faïences et poteries	926	1,616	15	626	3,183
Fil de coton, de jute et de lin.	201	209	»	40	450
A reporter.	3,029,450	320,947	19,279	17,278	3,386,924

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 la France (*suite*).					
Report	3,029,450	320,917	49,279	47,278	3,386,924
Fontes et mitrailles	24,580	97,580	7,412	17,475	147,047
Fruits et légumes frais.	2,317	4,613	1,149	1,133	9,212
Glaces avec ou sans tain	1,020	441	181	2,325	3,967
Graines et semences.	739	1,140	515	286	2,700
Laine brute et déchets de laine.	3,864	31,428	9,923	1,709	46,924
Légumes secs.	508	373	4,044	16	4,941
Lin, chanvre et étoupes	5,701	13,101	18,564	1,940	39,306
Machines et mécaniques	3,027	1,107	1,132	3,713	8,979
Minerais.	1,385	92,036	12,067	38	105,496
Paille et fourrage	309	4,522	30	139	5,000
Papiers et pâtes à papier. . . .	493	513	2,537	947	4,490
Pierres — de construction, moellons, etc.	394,897	13,645	117	2,781	411,440
Pierres — Marbres.	14,521	884	1,592	294	17,291
Pierres — Pavés.	62,229	366	»	260	62,855
Pierres — calcaire, dolomie, castine, etc.	6,546	1,245	35	»	7,826
Pommes de terre	8,593	7,740	»	1,212	17,545
Produits métallurgiques	29,798	17,344	2,774	45,619	95,535
Pulpes et drèches	27,283	370	10	28	27,691
Scories de forges et de laminoirs.	2,572	51,588	20	4,970	59,150
Sels et soude	378	17,061	36	18,774	36,249
Sucre	22	202	25	593	842
Terres — en général.	99,875	7,104	3,124	407	110,510
Terres — réfractaires	20,562	4,101	65	91	24,819
Tourteaux	11,092	5,212	267	»	16,571
Verreries et gobeletteries. . . .	1,871	2,189	»	6,284	10,344
Vins.	42	3,053	»	7,668	10,733
Plomb, zinc et crasses de zinc. .	11,007	2,742	32	435	14,216
Ensemble des transports de et vers la France	3,764,641	702,617	84,930	136,415	4,688,603

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 la Suisse.					
Acide pyroligneux (vinaigre de bois)	10	»	»	»	10 0
Acide sulfurique, nitrique	5	»	»	»	5.0
Amidon	346	»	23.2	»	369.2
Ardoises brutes pour toitures	168	»	»	»	168.0
Asphalte	50	1,100	»	50	1,200.0
Avoine	7	»	»	»	7.0
Bois en grume bûches, et rondins.	»	»	»	»	»
— sciés	»	23	10.8	63.3	97 1
— (objets en bois)	»	47	»	22.1	69.1
Briques réfractaires	»	»	141.5	»	141.5
Cacao	»	»	49.7	»	49.7
Café	»	»	99.8	»	99.8
Chicorée : en racines ou en cossettes	80	»	»	»	80.0
Chicorée : fabriquée	»	»	»	»	»
Chiffons	10	»	»	358.5	368.5
Chlorure de chaux	»	51	»	150.8	201.8
Combustibles : par 10 tonnes	1,405	»	»	»	1,405.0
Combustibles : — 50 —	16,444	»	»	»	16,444.0
Combustibles : — 100 —	76,243	»	»	»	76,243.0
Coton brut et déchets de coton	5	10	542.3	»	557.3
Cuirs et peaux : verts et salés, ainsi que secs	6	53	»	191.5	250.5
Cuirs et peaux : tannés	»	»	19 8	»	19 8
Degras	»	»	»	»	»
Engrais : Phosphates minéraux et superphosphates.	3,264	»	»	»	3,264.0
Engrais : Autres engrais	125	»	85.2	»	210.2
Farines alimentaires	»	»	»	»	»
Fers fontes et aciers : Fers et aciers laminés, etc (sauf les tuyaux en fer et les poutrelles)	144	»	1,069.0	105.9	1,288.9
Fers fontes et aciers : Tuyaux en fer	42	»	42.9	»	84.9
Fers fontes et aciers : Fonte brute, mitraille	320	»	82.7	»	402.7
Fers fontes et aciers : Machines agricoles	»	»	»	»	»
A reporter	98,644	1,284	2,166.9	942.1	103,037.0

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 la Suisse (*suite*).					
Report	98,644	1,284	2,166.9	942.1	103,037 0
Fers fontes et aciers. — Autres machines et pièces de machines . .	29	64	542.8	3,572.2	4,208.0
Fers fontes et aciers. — Fuel économisers, radiateurs	»	»	»	»	»
Fers fontes et aciers. — Fers et aciers ouvrés (autres)	210	»	911.3	126.5	1,277.8
Fibres brutes.	»	»	46.9	»	46.9
Fils de coton, de laine	39	»	40.7	»	49.7
Fils de lin, de chanvre, de jute, de twist et d'étoupes . . .	46	»	»	»	46.0
Fromages	»	»	»	72 0	72.0
Fruits frais.	10	25	»	»	35.0
Graines fourragères	»	»	135.9	»	135.9
Graisses. — Cambouis, saindoux. .	»	»	65.6	»	65.6
Graisses. — Suif et autres graisses	12	»	10.9	»	22.9
Groupages	764	619	9,918.1	71.6	11,372.7
Huiles. — vegetales	234	»	37.8	»	271.8
Huiles. — de goudron de houille .	»	»	19.3	»	19.3
Huiles. — minérales lourdes . . .	»	»	33.5	»	33 5
Huiles. — — à graisser . .	51	»	172.4	»	223.4
Laines. — brutes, lavées et déchets de laine	43	6	461.3	»	510.3
Laines. — Laine peignée.	62	»	»	»	62.0
Lait condensé, lait conservé, farine lactée	»	10	»	764 4	774.4
Lard, jambons	»	»	»	»	»
Lins, filasses de lin, étoupes, chanvre, filasses de chanvre et fils de caret de chanvre	10	»	5.0	»	15.0
Marbres. — en blocs.	55	»	»	»	55.0
Marbres. — en tranches	62	»	»	»	62.0
Minerais de fer et de manganèse.	10	»	40.1	»	50.1
Œufs	»	10	»	2,068.5	2,078.5
Oignons comestibles.	10	32	»	5 9	47.9
Pâte de bois et cellulose de bois, pâte de paille et cellulose de paille	»	31	»	»	31.0
Pierres. — brutes ou de construction.	34	11	»	»	45.0
Pierres. — ouvrees et pierres taillées de toute espece	»	»	»	»	»
Pierres. — meulières et meules à aiguiniser ou à émoudre. . . .	»	10	»	»	10.0
A reporter. . .	100,355	2,102	14,578.5	7,623.2	124,658.7

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 la Suisse (*suite*).					
Report	100,355	2,102	14,578.5	7,623.2	124,658.7
Poterie et faïence. Poterie fine en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence	10	»	10.3	»	20.3
Poterie et faïence. Poterie ordinaire en terre cuite ou en grès artificiel	1,173	»	58.0	»	1,231 »
Riz	11	»	»	»	11 »
Térébenthine.	»	»	»	»	»
Sel de glauber (sulfate de soude) .	»	»	»	»	»
Soude brute, calcinée caustique et cristallisée (excepté le bicarbonate de soude)	»	»	»	»	»
Stéarine	20	»	10.2	»	30 2
Sucre brut, sucre de betteraves et de canne.	24	»	»	»	24 »
Tabacs.	»	»	37.4	»	37.4
Tanins. Eau de tan.	»	»	»	»	»
Tanins. Tanins divers	»	»	»	»	»
Teinture : alizarine, cachou, gambier	»	»	129.6	»	129.6
Terres à couleurs	»	»	21.4	»	21.4
Terres à porcelaine (kaolin, china-clay.	»	»	903.7	»	903.7
Terres ordinaires et terres réfractaires.	22	»	22.7	»	44.7
Sable	20	»	»	»	20 »
Tissus.	10	»	495.6	24.1	529.7
Verres à vitres	1,695	»	»	»	1,695 »
Vins.	10	»	»	»	10 »
Zinc.	138	»	»	»	138 »
Ensemble des transports de et vers la Suisse.	103,488	2,102 »	16,267.4	7,647.3	129,504.7

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL. au départ des stations de l'État	TRAFIC LOCAL. à l'arrivée aux stations de l'Etat.	TRAFIC LOCAL. TOTAUX.
De et vers les Pays-Bas.			
Acides, chlorhydrique (muriatique), sulfurique, nitrique, etc.	8,784	377	9,161
Asphalte, bitume, résines. — Bitumé	16	115	131
Asphalte	10	99	109
Goudron min.	52	2,430	2,482
Amidon et fecules	882	3,649	4,531
Ardoises — en tranches scellées.	5	5	10
Ardoises — pour toitures	837	18	855
Betteraves.	»	1,509	1,509
Pulpes	16	10,033	10,049
Beurre naturel, artificiel et beurre de margarine. — 1re sen	»	»	»
sp. VIII.	»	»	»
Bière en fûts.	5	429	434
Blende, minerais de zinc. — 3e sen, sp. II, XVII et XVIII	8,537	683	9,220
par 50 T., sp. XXI	61	»	61
Bois — de construction, de charron, en grume, etc., 1re sen, sp. XVIII.	2,919	5,433	8,352
Bois — de chauffage, de houillères et mines, perches, etc., 3e sen, sp. II	221	58,410	58,631
Bouteilles vides	52	1,250	1,302
Briques à bâtir et réfractaires	6,557	2,620	9,177
Café	80	318	398
Cercles en bois.	»	718	718
Céréales, farine, son et riz — 3e sen, sp. XV et XVI	39,927	5,725	45,652
Exc. prov. A	16	»	16
Chicorée en racines.	470	170	640
Chiffons et drilles	530	2,243	2,773
Ciment, chaux, plâtre, calcaires. — Calcaires broyés, pierres à chaux, 3e sen, sp. II	16	»	16
Ciment, plâtre et chaux, 3e sen, sp. II.	61,314	803	62,117
— — — par 50 T., sp. XXIV.	13,951	»	13,951
— — — par 50 T., sp. XXVI.	2,191	»	2,191
Clous, boulons, pointes, rivets — 3e sen	»	»	»
sp. IV et XVIII	1,361	251	1,612
Colis vides	»	»	»
Combustibles minéraux — 3e section, sp. II	74,324	26,983	101,307
par 50 T. sp. XIX, XXVIII	130,499	11,360	141,859
par 100 T. sp XXV.	»	50	50
A reporter. . .	353,633	135,681	489,314

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC 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. . . .	353,633	135,681	489,344
Coton brut et déchets de coton — 2e s^{on}.	2,124	546	2,667
Coton brut et déchets de coton — sp. XXII	318	»	318
Cuirs et peaux.	2,294	2,483	4,774
Déchets de carrière et gravier. — 3e s^{on}, sp. II.	1,658	73	1,731
Déchets de carrière et gravier. — par 50 T., sp. XXIV	10,839	»	10,839
Eaux ammoniacales	»	1,122	1,122
Engrais — non dénommés	3,579	822	4,401
Engrais — dénommés	10,986	3,236	14,222
Engrais — Scories en poudre ou en morceaux, par 50 T. .	173	»	173
Faïence et poterie	1,719	9,123	10,842
Fils d'étoupe, de jute, etc.	1,242	5	1,247
Fontes, mitrailles et scories. — Fonte ouvrée.	1,364	57	1,421
Fontes, mitrailles et scories. — — brute, mitrailles, scories . . .	14,915	28,074	42,989
Fromages secs — 2e s^{on}.	»	804	804
Fromages secs — sp. XII	»	3,305	3,305
Fruits frais : Pommes, poires, prunes.	1,331	1,181	2,512
Glace, 1re section.	45	»	45
Graines et semences	751	1,245	1,996
Graisses, suif, oléine, etc. — Graisses, suif, etc., 2e s^{on}.	16	167	183
Graisses, suif, oléine, etc. — Oléine, stéarine, 3e s^{on}	129	326	455
Graisses, suif, oléine, etc. — sp. X.	21	224	245
Harengs — 2e s^{on}.	153	444	597
Harengs — sp. XII	»	1,650	1,650
Harengs — sp. XIV.	»	10	10
Huiles minérales et végétales. — Huile lourde, 2e s^{on}.	6	»	6
Huiles minérales et végétales. — Pétrole raffiné, huiles maigres, etc., 3e s^{on}. .	5,150	4,020	9,170
Huiles minérales et végétales. — — brut et résidus d'huile, sp. XIII, XX.	»	»	»
Huiles minérales et végétales. — Mazout par 50 T., sp. XXVII.	»	»	»
Laine brute et déchets de laine	1,685	401	2,086
Légumes secs	76	973	1,049
Lin — teillé	15	212	227
Lin — en tiges.	»	8,336	8,336
Paille.	346	736	1,082
Papier et pâte à papier	3,562	2,789	6,351
A reporter. . . .	418,094	208,045	626,139

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC 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. . . .	418,094	208,045	626,139
Pavés et moellons — 3e son, sp. II	12,102	10	12,112
Pavés et moellons — par 50 T., sp. XXIV.	9,070	»	9,070
Pierres et marbres — Pierres taillées, gradinées, sciées sur plusieurs faces, marbres en tranches .	30,896	183	31,079
Pierres et marbres — Pierres brutes, bouchardées, sciées sur une face, marbres en blocs.	7,808	452	8,260
Pierres et marbres — Marbres en blocs par 50 T.	5,016	»	5,016
Poissons salés non dénommés	11	159	170
Potasse et sel de potasse.	26	»	26
Pommes de terre.	1,242	2,458	3,700
Produits sidérurgiques. — Acier ouvré, 2e son.	201	57	258
Produits sidérurgiques. — Chaudronnerie, ferronnerie, objets en fer ouvrés, feuillards, tubes, machines, etc. . . .	20,770	2,853	23,623
Produits sidérurgiques. — Charpenterie, pièces de ponts, tôles fines, etc.	6,326	2,808	9,134
Produits sidérurgiques. — Acier laminé, fers battus et laminés cornières . . . . . sp. II . .	27,461	1,840	29,301
Produits sidérurgiques. — Poutres, rails et accessoires, tôles fortes, etc. . . . . sp. XXVI.	1,727	»	1,727
Roseaux et rotins. — Rotins, sparte, 3e son.	22	1,006	1,028
Roseaux et rotins. — Roseaux, 3e son, sp. IV.	»	»	»
Soude et sel de soude.	5,156	368	5,524
Sucre — brut	4,170	106	4,276
Sucre — cristallisé non raffiné.	1,956	51	2,007
Tabac en feuilles.	492	250	742
Tanins — Myrobolans valonnées, etc.	307	5	312
Tanins — Écorces à tan.	1,869	47	1,916
Terres — non dénommées, terres ferrugineuses. . . .	133	23	156
Terres — argile, kaolin, etc.	44,833	22	44,855
Terres — à poterie	»	»	»
Terres — plastiques et réfractaires	4,068	386	4,454
Tourbe — combustible	20	1,368	1,388
Tourbe — Litière de tourbe	»	26,638	26,638
Tourteaux.	3,814	1,608	5,422
Verres à vitres.	11,622	257	11,879
Vins	436	268	704
Zinc et plomb	11,374	1,016	12,387
Ensemble des transports de et vers les Pays-Bas . .	601,019	252,284	853,303

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'Italie.					
Ail et oignons	»	84.5	»	»	84.5
Briques refractaires	260	»	»	»	260 0
Chicorée en cossettes ou en racines.	820	»	»	»	820.0
Combustibles.	979	»	»	»	979.0
Comestibles { beurre, fromages fruits secs, œufs, poissons, etc. }	»	4,843.3	535.5	8,268.1	13,646.9
Denrées alimentaires non specialement denommées	»	199	»	»	199.0
Fers, aciers et fontes — lamines	1.240	65	10.9	11	1,326.9
Fers, aciers et fontes — ouvrés	598	13	134.5	50.9	796.4
Fers, aciers et fontes — Fontes brutes et mitrailles	50	»	»	35.5	85 5
Fers, aciers et fontes — Machines agricoles.	»	»	524.1	»	524.1
Fers, aciers et fontes — Machines autres et pièces de machines	478	»	5,573.6	»	6,051.6
Fils — de chanvre, d'etoupe, de jute et de lin	20	15	14.4	561 1	610.5
Fils — de coton et de laine	10	»	615.6	»	625.6
Fils — divers	2,935	»	213.4	»	3,148.4
Huile végétale comestible	»	6	»	»	6.0
Laines — brutes, lavées et déchets de laine	838	201	480.2	»	1,519.2
Laines — peignees	521	»	44.3	»	565.3
Mat. textiles. { Chanvre brut ou teillé. Lin brut ou teille Étoupe et autres textiles. }	96	1,017	10.0	10.3	1,133 3
Marbres { en blocs	35	108	»	»	143.0
Marbres { en tranches.	46	»	»	»	46.0
Pommes de terre	»	2,304	»	»	2,304.0
Poterie et faïence	20	»	11.3	»	31.3
Tresses à couleurs,	10	10	»	»	20.0
Tresses de paille	»	»	»	352.1	352.1
Verres à vitre.	439	»	5.1	»	444.1
Vins	»	12	»	»	12.0
Ensemble des transports de et vers l'Italie.	9,395	8,874.8	8,172.9	9,289.0	35,731.7

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TOTAUX. (Tonnes.)
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Angleterre.			
Laine	»	182	182
Divers	»	1,186	1,186
Ensemble des transports de et vers l'Angleterre	»	1,368	1,368
De et vers la Russie.			
Cuirs et peaux	»	»	»
Fers, fontes et aciers — laminés	41	»	41
Fers, fontes et aciers — Machines agricoles	»	»	»
Fers, fontes et aciers — Pièces de machines	5	»	5
Houblon	»	»	»
Laines — brutes, lavées et déchets de laine	»	»	»
Laines — peignées	6	»	6
Lin et chanvre	»	440	440
Voitures de tramways	»	»	»
Ensemble des transports de et vers la Russie	52	440	492

N° XXXVII. — *Mouvement des transports de marchandises en transit par la Belgique. — Année 1902.*

Détail par pays de provenance et de destination.

DÉSIGNATION.	CHARGES incomplètes.	GROSSES MARCHANDISES.										CHEVAUX et BESTIAUX. (Nombre d'expéditions.)
		CLASSES GÉNÉRALES.							TARIFS spéciaux.	TARIFS exceptionnels.	COMBUSTIBLE.	TOTAUX. (Tonnes.)	
		A^1.	A^2.	B	1.	2.	3.	4.					
Allemagne et au delà vers — Angleterre	»	1,518	»	52	»	»	»	»	»	9,147	»	10,717	»
Allemagne et au delà vers — France	»	1,998	36	5,936	1,608	142	»	»	38,844	23,545	84,855	156,944	20
Allemagne et au delà vers — Pays-Bas	»	»	»	»	6	16	»	»	803	2,642	»	3,467	»
Angleterre vers Allemagne et au delà	»	28	»	»	»	»	»	»	5	5,026	»	5,059	»
France vers — Allemagne et au delà	»	2,752	10	3,692	»	»	»	»	11,986	2,216	»	20,656	»
France vers — Pays-Bas	»	»	»	»	»	1,148	11,880	568	6,788	6,450	»	29,834	»
Grand-Duché de Luxembourg vers — Pays-Bas	»	»	»	»	»	»	»	»	416	1,465	»	1,881	»
Grand-Duché de Luxembourg vers — France	»	»	»	»	»	»	»	»	»	23,558	»	23,558	»
Pays-Bas vers — France	»	»	»	»	1,851	2,301	10,196	656	1,575	29,617	»	45,999	241
Pays-Bas vers — Suisse	»	5	»	37	»	»	»	»	15	137	»	194	»
Italie vers Angleterre	»	»	»	»	»	»	»	»	9,629	»	»	9,629	»
Suisse vers Pays-Bas	»	»	»	»	»	»	»	»	»	24	»	24	»
Totaux généraux du transit de et vers pays étrangers, pour la Belgique avec emprunt des lignes de l'État	»	6,301	46	9,717	3,468	3,607	25,076	1,224	69,861	103,827	84,855	307,962	261

N° XXXVIII. — *Mouvement des transports de marchandises en transit par les lignes de l'État.* — *Année* 1902.

Détail par *réseaux* de provenance et de destination.

N° XXXVIII. — *Mouvement des transports de marchandises*

Détail par *réseaux* de prove

DÉSIGNATION.		TARIF N° 3		
		1re classe.	2e classe.	3e classe.
Transports échangés entre compagnies belges (tous services réunis et dans les deux sens).		2,074	6,338	16,956
		Classes générales.	Tarifs spéciaux.	Tarifs exceptionnels.
Lignes concédées belges (tous services réunis), vers	Allemagne	2,358	59,232	15,857
	Autriche-Hongrie.	»	135	141
	France	105,159	2,824	22,005
	Italie	87	»	3,421
	Pays-Bas	15,801	105,208	»
	Grand-Duché de Luxembourg.	320	97,840	2,255
	Russie	49	42	»
	Suisse	101	629	1,594
	Totaux	121,875	245,908	45,271
Allemagne (vers les lignes concédées belges (tous services réunis))		1,885	55,440	31,084
Autriche-Hongrie		»	25	19
France		36,898	4,253	20,642
Italie		»	75	1,265
Pays-Bas		13,040	29,787	4,400
Grand-Duché de Luxembourg		»	14,101	449,782
Russie		32	15	48
Suisse		7	170	153
	Totaux	51,862	103,866	527,384
Totaux généraux du transit entre lignes concédées belges et lignes étrangères (dans les deux sens)		173,737	349,774	572,655

en transit par les lignes de l'État. — Année 1902.

nance et de destination.

GROSSES MARCHANDISES.

4e classe.	Tarifs spéciaux.	Tarifs exceptionnels et conventionnels.	TOTAL. (Tonnes)
29,552	40,421	65,201	158,562

Combustibles.	TOTAUX.	Chevaux et bestiaux.	Moutons. (Nombre.)
420	57,867	374	»
»	274	»	»
76,139	206,125	46	»
290	5.798	»	»
»	119.009	»	»
82,092	182,507	»	»
»	91	»	»
9.783	12,109	»	»
168,726	581,780	420	»
382,684	491.093	244	421
»	35	»	»
110	61,905	»	»
»	1,340	»	»
140	47,567	6,773	»
»	463,883	»	»
»	95	»	»
»	330	»	»
382,934	1,066,046	7,017	421
551,660	1,647.826	7,457	421

N° XXXIX. — *Mouvement général des transports et État vers État et en services mixtes et internationaux, au départ*

DÉSIGNATION.		SERVICES INTÉRIEUR et État vers État. (Nombre.)	SERVICES MIXTES RÉUNIS			ALLEMAGNE et au delà		
			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).	2,064	278	593	871	»	»	»
	Petite vitesse —	29,491	915	890	1,805	13,125	3,730	16,853
	Totaux (têtes).	31,555	1,193	1,483	2,676	13,123	3,730	16,853
Bestiaux, etc. — 1re catégorie.	Gros bétail (expéd.)	3,252	245	483	728	10	»	10
	Petit — —	4,315	75	239	314	19	42,444	42,463
2e catégorie.	Gros — —	5,917	309	669	978	»	»	»
	Petit — —	5,433	78	336	414	»	»	»
3e catégorie.	Gros — —	11,262	459	1,135	1,594	»	»	»
	Petit — —	8,574	113	539	652	»		»
3e catégorie avec majoration.	Gros bétail	12,931	208	472	680	»	»	»
	Petit — —	4,718	85	247	332	»	»	»
	Totaux (expéd.).	58,604	1,572	4,120	5,692	29	42,444	42,473

de chevaux et de bestiaux, etc., effectués en services intérieur et à l'arrivée. (Tarifs directs.) — Année 1902.

FRANCE			PAYS-BAS			ENSEMBLE.	TOTAUX généraux
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.)	(Nombre.)	(Nombre.)
»	»	»	»	125	125	125	3,060
1,407	630	2,037	1,036	2,048	3,084	21,974	53,270
1,407	660	2,037	1,036	2,173	3,209	22,099	56,330
»	»	»	42	64	106	116	6,096
»	»	»	»	31	31	42,494	47,523
»	»	»	33	225	258	258	7,153
»	»	»	»	75	75	75	5,924
»	»	»	52	851	903	903	13,759
»	»	»	»	316	316	316	9,542
»	»	»	12	2,281	2,293	2,293	15,904
»	»	»	»	472	472	472	5 522
»	»	»	139	4,315	4.454	46,927	111,223

N° XL. — *Mouvement*

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES INTÉRIEUR et ÉTAT vers ÉTAT.	SERVICES MIXTES.		ALLEMAGNE.	
		Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.
Acides chlorhydrique (muriatique) et sulfurique et autres produits chimiques.	156,614	6.826	15,098	10,918 2	8,070.0
Bières et autres boissons.	33,487	1,251	1,194	108.7	13,485.5
Bois de construction.	359,010	25,713	5,056	582.6	45.0
Bois divers.	562,326	68,150	78,550	6,087 3	20.852.5
Briques	209,651	17,737	15,811	966 4	17,071.0
Chaux, plâtre et ciment	905,455	61,427	76,155	3,654.7	3,815.5
Chicorée	12,952	1,094	7,584	5,132.»	42.0
Chiffons et pâtes à papier	75,586	5,082	11,495	7,557.1	8,725.1
Combustibles.	8,956,525	752,517	614,604	101,545 1	1,052,825.4
Cuirs et peaux	14,465	375	764	8,624 2	3,680.4
Engrais divers	967,576	74,616	97,150	54,574 4	4,511.4
Huiles diverses	96,854	9,541	877	13,562.5	4,089.6
Machines et mécaniques	16,852	1,582	2,560	4,222.9	16,862.8
Matières bitumineuses	181,757	3,652	6,628	16,590.4	922.5
Marne et craie brute.	65,856	569	6,592	»	»
Minerais	282,974	480,748	9,421	49,940.9	4,977.7
Papiers et cartons	51,075	742	2,559	»	»
Produits alimentaires	528,981	28,509	56,699	21,065.1	2,547.9
Produits céramiques.	102,642	7,970	5,555	156.4	5,089.9
— de carrières	1,650,508	250,515	198,580	55,994.6	5,681 4
— de l'agriculture	1,556,175	89,670	124,115	41,821 2	7,258.9
— métallurgiques.	1,225,298	78,576	288,752	24,888.8	422,425.1
Sable	701,819	51,875	5,556	708 »	1,642.5
Scories	579,568	55,956	102,585	6,887.»	1,477.1
Sels.	57,128	4,082	2,724	479.4	25,686.5
Sucres et mélasses.	175,061	5,645	15,951	78.1	»
Tabac	»	»	»	64 5	51.1
Terres et terrils	141,914	14,860	29,971	8,112 2	14,128.1
Textiles	94,645	7,110	9,065	50,541.0	10,525.1
Tourbe.	»	»	»	»	»
Tourteaux	92,044	10,657	1,972	»	»
Verreries.	225,569	24,056	12,911	5,555.0	8,098.0

général, en tonnes, de certaines grosses marchandises transportées, pendant l'année 1902, *par les chemins de fer de l'État Belge.*

SERVICES INTERNATIONAUX.																TOTAUX DES SERVICES INTERNATIONAUX.		TOTAUX GÉNÉRAUX.
ALSACE-LORRAINE et Grand-Duché de Luxembourg.		AUTRICHE-HONGRIE.		FRANCE.		PAYS-BAS.		SUISSE.		ITALIE.		ANGLETERRE.		RUSSIE.				
Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	
476 9	»	»	»	4,720	1,423	8,810	377	15	201.8	»	»	»	»	»	»	24,940.1	10,071.8	191,549.9
155 1	608.5	680.5	2,140.6	12	10,721	141	697	10	»	»	12.»	»	»	»	»	1,407.3	27,664.4	64,985.7
3,614.6	»	»	»	1,025	52,989	2.919	5,455	»	»	»	»	»	»	»	»	8,139.2	38,467.0	436,585.2
3,577.1	4.795.3	»	»	1,873	56,954	2.419	60,186	10.8	155.4	»	»	»	»	»	»	13,967 2	142,945.2	865,756.4
2,669.6	77.»	22	30	14,975	1,252	6.557	2,620	141.5	»	260.»	»	»	»	»	»	25,591.5	21,050 0	289,820.5
138,756.4	864.»	»	»	146,121	3.656	77,472	804	»	»	»	»	»	»	»	»	365,984.5	9,166.5	1,416,185.6
2,476.0	»	»	»	»	»	470	170	80	»	820.»	»	»	»	»	»	6,978.0	212.0	28,620.0
334.7	651.7	»	»	2,658	14,594	530	2,243	10	389.5	»	»	»	»	»	»	11,079.8	26,603.3	127,846.1
501,725.»	675.0	30	»	2,789,954	131,350	104,825	58,395	94,092	»	979.»	»	»	»	»	»	3,695,126.1	1,223,243 4	15,220,015.5
2.566.2	1,427.1	31.5	75.8	4,818	9,290	2,291	2,485	25.8	244.5	»	»	»	»	»	»	18.156.7	17,200.8	50,957.5
11,459.2	99,010.8	»	70	67,496	30,154	14,754	15,213	3,474.2	»	»	»	»	»	»	»	131,757.8	148,959.2	1,420.059.0
11,557.0	10.0	»	261.3	»	4,820	5,177	4,244	578.2	»	»	»	»	»	»	»	30,854.7	8604.9	146,711.6
6,295.5	1,979.0	»	»	4,159	»	»	»	571.8	3,636.2	6,575.7	»	»	»	5	»	21,827.7	27,298.0	69,699.7
851.6	715.0	»	»	762	5,783	78	2,644	50	1,150.»	»	»	»	»	»	»	18,312.0	11,214.3	221.543.3
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	72,597.0
119,825.1	1,103.461	»	10	15,422	92,074	8,598	683	50.1	»	»	»	»	»	»	»	191,854.1	1,201,205.7	2,166,182.8
»	»	»	177 7	3,030	1,460	3,562	2,789	»	»	»	»	»	»	»	»	6,592.0	4,426.7	45,594.7
8,196.5	9,165.7	25	4,978.7	4,552	589	1,547	11,805	618.2	2,924.9	535.5	13,516.4	»	»	»	»	56,559.1	44,927.7	475,455.8
876.7	852,9	»	»	1,520	4,586	1,719	9,123	1,251.5	»	31.3	»	»	»	»	»	5.554.7	19,451.8	140,951.5
7,876.0	10,091.7	1,725.5	30	502,646	25,658	78.251	741	319.»	21.»	81.»	108.»	»	»	»	»	624,870.9	40,331.1	2,724.805.0
55,760.7	1,722.0	40.8	661.5	27.562	57,080	45,585	12,854	162.9	62.0	»	2,757.6	»	»	»	»	166,930 6	62,376.7	1,779,265.5
7,505.1	668,276.2	1,085 1	1,056.5	75,605	181,195	85,196	36,956	2,959 9	252.4	2,053.4	175.4	»	»	41	»	199,362.5	1,310,294.6	3,100,262.9
18,225.0	16	»	»	»	»	»	»	20	»	»	»	»	»	»	»	18,955.0	1,658.5	757.841.5
2,744.0	116	»	»	2,592	56,558	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	12,225.0	58,151 1	586,065.1
142 9	4,995 5	»	»	414	55,855	5,156	368	»	»	»	»	»	»	»	»	6,192.5	64,884.8	155,011.1
155.5	»	»	»	47	795	6,126	157	24	»	»	»	»	»	»	»	6,408.6	952,0	202,017.6
239.5	11.5	»	105	»	»	492	250	57.4	»	»	»	»	»	»	»	855.2	415.4	1,248.6
1,470.8	51	»	»	125.626	11,705	19,054	451	969 8	»	10.»	10 »	»	»	»	»	153,222.8	26,325.1	366,290.9
16.125.2	1,445 4	2,775.9	1,218.8	41.585	52,482	5,381	9,500	1,776.8	40.1	5,797.9	1,804.4	»	182	6	440	123,786.8	77,455.8	312,042.6
»	»	»	»	»	»	20	28,006	»	»	»	»	»	»	»	»	20.0	28.006.0	28,026.0
»	»	»	»	11,559	5,212	3,814	1,608	»	»	»	»	»	»	»	»	15,173.0	6,820.0	126,666.0
1,749 7	2,080.8	511.5	466 7	5,072	11,239	11,719	1,507	1,695	»	444.1	»	»	»	»	»	22,326.1	23,591.5	306,035.6

N° XLI. — *Collisions et déraillements*

Réseau exploité par l'État.

Numéros d'ordre.	NATURE.		CAUSES DES COLLISIONS — VOIE. Rails cassés.	Défectuosité des appareils spéciaux de la voie.	Défectuosité du tracé de la voie; surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails).	Imprudences commises lors des travaux de réfection 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.	MATÉRIEL ROULANT. Attelages rompus ou défaits.	Avaries aux essieux.	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins.	Avaries aux bandages, décalages de roues ou de bandages; bris 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 défectuosités ou avaries au matériel roulant.	Fausse position ou manœuvre intempestive des aiguilles placées dans la voie parcourue 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 . .	1902. . . .	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	12	15
		1901. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	8	14
2	Collisions aux bifurcations .	1902. . . .	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	3
		1901. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
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.	1902. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		1901. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
4	Rencontres de trains marchant en sens opposé, en dehors de la même zone.	1902. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
		1901. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
5	Collisions entre les parties d'un même train, par suite de rupture d'attelages.	1902. . . .	»	»	»	»	»	3	»	»	»	»	»	»	»	»
		1901. . . .	»	»	»	»	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»
6	Collisions en pleine voie avec des wagons du service de la route ou des wagons échappés.	1902. . . .	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»
		1901. . . .	»	»	»	»	»	1	»	1	»	»	»	»	»	1
7	Déraillements dans une station où le train a fait ou doit faire arrêt.	1902. . . .	1	1	»	»	4	»	1	1	»	»	1	»	18	»
		1901. . . .	1	»	»	1	»	»	»	»	2	»	»	3	13	»
8	Déraillements en pleine voie ou dans une station où le train ne doit pas faire arrêt.	1902. . . .	»	»	»	1	2	»	8	1	10	»	2	»	2	»
		1901 . . .	1	»	»	»	1	»	9	»	6	»	1	1	1	»
	Ensemble. . .	1902. . . .	1	1	»	1	6	6	9	2	10	»	3	»	32	21
		1901. . . .	2	»	»	1	1	3	9	2	8	»	1	4	22	16

(1) Pour les années 1835 à 1902, *voir* annexe XLIII.

de trains. — Accidents de personnes y relatifs.

Années 1902 et 1901.

ET DÉRAILLEMENTS. EXÉCUTION DU SERVICE.									NOMBRE de collisions et déraillements en général.			COLLISIONS ET DÉRAILLEMENTS AYANT FAIT DES VICTIMES.											
													PERSONNES ATTEINTES (1).										
													VOYAGEURS.				AGENTS DE L'ADMINISTRATION.				ENSEMBLE.			
Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclanchement.	Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train.	Fautes commises dans les manœuvres de gare : mise en marche de machines sans ordre régulier, inobservance 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 atmosphériques ont influé sur la production des accidents.	Trains de voyageurs.	Trains de marchandises, machines à vide, etc.	Ensemble.	Nombre de collisions et déraillements (déjà compris dans la colonne qui précède) ayant fait des victimes	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
7	2	6	9	2	5	6	1	7	21	25	46	19	»	25	57	82	1	9	31	41	1	34	88	125
»	»	2	4	1	2	1	4	2	16	19	35	14	»	9	21	30	»	11	16	27	»	20	37	57
»	»	»	»	»	»	1	»	2	3	1	4	3	»	6	23	29	»	1	3	4	»	7	26	33
»	»	1	»	»	»	»	»	»	1	»	1	1	»	1	»	1	»	»	»	»	»	1	»	1
1	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	1	1	»	»	2	2	»	»	»	»	»	»	2	2
1	»	1	»	»	»	»	»	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	1	»	1	»	3	3	2	»	»	»	»	1	1	1	3	1	1	1	3
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	2	1	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	1	1
»	»	»	»	»	»	1	1	1	»	2	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	3	1	»	»	»	»	2	»	1	3	2	»	1	3
»	1	»	»	»	»	»	3	3	24	8	32	7	»	»	3	3	»	2	6	8	»	2	9	11
»	»	»	1	1	»	1	14	»	24	13	37	6	»	4	13	17	»	»	8	8	»	4	21	25
»	»	1	»	1	»	1	7	3	11	23	34	3	»	»	»	»	»	1	4	5	»	1	4	5
»	»	»	»	»	»	1	3	»	6	20	26	1	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	1	1
9	3	8	9	3	5	10	14	17	61	62	123	36	»	31	83	114	2	14	45	61	2	45	128	175
»	»	3	5	2	2	3	23	3	48	57	105	23	»	14	36	50	2	11	27	40	2	23	65	90

N° XLII. — *Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des collisions et à des déraillements de trains.*

Année 1902.

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	3	9	15	27	»	3	1	4	»	5	6	11	3	17	22	42
En tombant ou en sautant d'un train, en pleine voie	3	9	1	13	»	»	»	»	»	»	1	1	3	9	2	14
En circulant à l'intérieur des stations. .	»	5	2	7	»	1	2	3	»	1	»	1	»	7	4	11
Lors de la fermeture des portières. . .	»	28	15	43	»	7	10	17	»	»	1	1	»	35	26	61
En d'autres circonstances	»	3	8	11	»	7	31	38	»	»	5	5	»	10	44	54
TOTAUX. . . .	6	54	41	101	»	18	44	62	»	6	13	19	6	78	98	182
B. *Accidents survenus à des personnes étrangères au service, autres que des voyageurs:*																
En traversant le railway à des passages à niveau gardés	1	2	»	3	1	7	1	9	»	»	»	»	2	9	1	12
En traversant le railway à des passages à niveau non gardés.	5	4	1	10	»	»	»	»	»	»	»	»	5	4	1	10
En circulant dans les rues, places ou quais où existent des voies de chemins de fer.	2	9	3	14	»	1	1	2	»	»	»	»	2	10	4	16
En circulant dans les stations	1	1	1	3	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	1	3
— le long de la voie	13	7	»	20	»	»	»	»	»	1	»	1	13	8	»	21
Dans les opérations de chargement et de déchargement ou en aidant aux manœuvres	2	10	3	15	»	7	5	12	»	»	»	»	2	17	8	27
En d'autres circonstances	»	5	»	5	»	»	2	2	»	»	»	»	»	5	2	7
Ivresse, folie, suicide.	33	1	»	34	»	»	»	»	»	»	»	»	33	1	»	34
TOTAUX. . . .	57	39	8	104	1	15	9	25	»	1	»	1	58	55	17	130

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 de 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	»	4	7	11	»	1	5	6	»	»	1	1	»	5	13	18
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	2	4	7	»	4	3	7	»	1	»	1	1	7	7	15
Pris entre les buttoirs en passant ou en se trouvant entre des véhicules, en dehors des opérations d'accrochage et de décrochage	1	8	2	11	»	1	»	1	»	»	»	»	1	9	2	12
Accidents survenus en d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules	7	24	17	48	»	6	39	45	»	1	1	2	7	31	57	95
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus pendant les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement des marchandises	»	7	37	44	»	15	99	114	»	»	2	2	»	22	138	160
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus en d'autres circonstances	»	18	71	89	»	28	125	153	»	2	3	5	»	48	199	247
Totaux	9	65	139	211	»	55	271	326	»	4	7	11	9	122	417	548
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	»	1	3	4	»	»	1	1	»	»	»	»	»	1	4	5
Accidents survenus en d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules	»	2	»	2	»	1	1	2	»	»	»	»	»	3	1	4
Totaux.	»	3	3	6	»	1	2	3	»	»	»	»	»	4	5	9
3° En accrochant des véhicules	»	10	20	30	1	11	53	65	»	1	1	2	1	22	74	97
4° En décrochant des véhicules	»	3	11	14	»	1	13	14	»	»	»	»	»	4	24	28
5° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-barrières.	2	1	2	5	»	»	1	1	»	»	1	1	2	2	4	7
6° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-route . .	1	1	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	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.	Contusionnés.	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	1	2	»	»	»	»	1	1	1	3
Blessés, sans chute, dans les mêmes circonstances	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Tombés ou blessés en descendant d'un train ou en y montant aux stations	»	»	3	3	»	»	2	2	»	»	»	»	»	»	5	5
Atteints en d'autres circonstances	1	1	»	2	»	1	»	1	»	»	»	»	1	2	»	3
TOTAUX. . . .	2	1	3	6	»	2	3	5	»	»	»	»	2	3	6	11
8° Autres agents des trains : chefs-gardes, gardes-bagages, machinistes, chauffeurs, etc. :																
Tombés d'un train en marche.	1	»	1	2	»	2	3	5	»	»	»	»	1	2	4	7
Atteints en se heurtant à des obstacles fixes.	»	1	1	2	»	»	2	2	»	1	»	1	»	2	3	5
Atteints en se heurtant à d'autres trains ou véhicules	»	2	2	4	»	5	8	13	»	»	»	»	»	7	10	17
Tombés ou blessés en descendant d'un train ou en y montant aux stations . .	»	2	5	7	»	5	5	10	»	»	»	»	»	7	10	17
Atteints en d'autres circonstances	»	7	23	30	»	29	35	57	»	»	»	»	»	29	58	87
TOTAUX.	1	12	32	45	»	34	53	87	»	1	»	1	1	47	83	133
9° Agents atteints en dehors de tout service:																
En descendant ou en tombant de véhicules en mouvement, ou en y montant. .	»	3	»	3	»	1	1	2	»	»	»	»	»	4	1	5
Atteints par des véhicules en mouvement en circulant sans nécessité dans les voies.	7	4	»	11	»	1	»	1	»	»	»	»	7	5	»	12
Accidents divers	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
TOTAUX	7	7	»	14	»	2	1	3	»	»	»	»	7	9	1	17
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	7	8	4	19	»	»	»	»	»	»	»	»	7	8	4	19
Accidents divers occasionnés ou aggravés par le mouvement des véhicules .	1	3	2	6	»	»	2	2	»	»	»	»	1	3	4	8
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
TOTAUX.	8	11	6	25	»	»	2	2	»	»	»	»	8	11	8	27
11° Agents d'autres administrations :																
Postes, télégraphes, marine, etc.	»	1	1	2	»	4	4	8	»	»	»	»	»	5	5	10
Agents des stations communes	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1
TOTAUX	»	2	1	3	»	4	4	8	»	»	»	»	»	6	5	11
Ensemble pour le littéra *C* .	30	114	217	361	1	110	403	314	»	6	9	15	31	230	629	890

N° XLIII. — *Denombrement des accidents de personnes depuis* 1835.

N° XLIII. — *Dénombrement des accidents*

ANNÉES	Longueur moyenne exploitée par l'Etat (*).	Voyageurs.							Employés et ouvriers.							Personnes	
		Par le fait du service, collisions et déraillements de trains.		Par leur propre fait, embarquement et débarquement, etc. (1)		Total.			Par le fait du service, collisions et déraillements de trains		Par leur propre fait, imprudence dans les manœuvres, les chargem^ts, circulation sur les voies (1)		Total.			Circulation imprudente sur la voie et dans les stations, traversées des passages à niveau, etc. (1)	
		Tués.	Blessés et contusionnés.	Tués	Blessés et contusionnés.	Tués	Blessés et contusionnés	Ensemble	Tués.	Blessés et contusionnés.	Tués.	Blessés et contusionnés.	Tués	Blessés et contusionnés	Ensemble	Tuées.	Blessées et contusionnées
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1835	13	»	»	»	1	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1836	36	»	»	1	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1837	91	»	»	1	2	1	2	3	»	»	1	»	1	»	1	1	»
1838	203	»	2	»	4	»	6	6	2	2	3	5	5	5	10	»	»
1839	273	»	»	»	2	»	2	2	»	»	6	9	6	9	15	1	»
1840	325	»	2	2	»	2	2	4	»	1	6	4	6	5	11	1	2
1841	341	1	4	»	4	1	5	9	»	3	2	10	2	13	15	1	»
1842	399	»	2	»	1	»	3	3	»	2	4	2	4	4	8	2	»
1843	485	»	1	4	13	4	14	18	»	1	3	7	3	8	11	3	1
1844	560	3	9	»	2	3	11	14	1	3	1	7	2	10	12	4	2
1845	560	»	»	2	7	2	7	9	»	3	4	11	4	16	20	5	2
1846	560	»	»	»	4	»	4	4	»	»	5	17	5	17	22	8	6
1847	570	»	»	»	3	»	3	3	»	»	5	17	5	17	22	6	2
1848	595	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	11	3	11	14	5	4
1849 à 1856	625 à 713	2	49	5	16	7	65	72	4	12	74	175	78	187	265	68	56
1857	745	»	»	»	1	»	1	1	1	3	11	18	12	21	33	9	11
1858	746	»	1	»	3	»	4	4	»	2	9	23	9	25	34	15	10
1859	746	»	6	»	»	»	6	6	»	4	13	18	13	22	35	10	6
1860	747	»	»	»	»	»	»	»	»	6	3	21	3	27	32	8	12
1861	749	»	»	2	1	2	1	3	»	5	9	35	9	40	49	11	12
1862	749	»	1	»	3	»	4	4	»	2	12	30	12	32	44	12	7
1863	749	»	2	1	4	1	6	7	1	4	20	25	21	29	50	9	6
1864	749	»	»	1	5	1	5	6	»	»	30	35	30	35	65	7	7
1865	749	»	»	2	3	2	3	5	»	2	46	52	46	54	100	21	15
1866	790	»	8	1	7	1	15	16	2	14	42	66	44	80	124	20	19
1867	865	»	»	3	3	3	3	6	»	»	33	62	33	62	95	25	15
1868	865	1	12	»	6	1	18	19	2	9	29	54	31	63	94	19	18
1869	865	»	»	2	3	2	3	5	»	2	41	51	41	53	94	22	18
1870	869	»	»	1	2	1	2	3	»	»	25	36	25	36	59	22	26
1871	1,422	1	7	2	3	3	10	13	2	16	38	44	40	60	100	41	32
1872	1,470	»	11	2	13	2	24	26	3	14	55	89	60	105	165	30	25
1873	1,875	6	20	3	8	9	28	37	»	9	76	128	76	137	213	40	30
1874	1,929	»	45	6	8	6	51	57	6	22	60	117	66	139	205	36	45
1875	1,966	»	9	3	9	3	18	21	4	26	66	110	70	136	206	58	27
1876	2,055	1	26	6	16	7	42	49	»	13	59	147	59	160	219	49	41
1877	2,145	»	14	1	12	1	26	27	1	23	64	115	65	138	203	30	30
1878	2,441	»	9	2	8	2	17	19	»	20	57	135	57	155	210	42	30
1879	2,555	4	37	8	17	12	54	66	5	25	85	159	90	184	274	32	16
1880	2,702	»	28	6	46	6	74	80	3	53	102	286	105	339	444	34	40
1881	2,841	2	58	9	32	11	110	121	4	56	124	374	128	430	558	40	46
1882	2,975	»	20	11	53	11	73	86	5	54	109	379	114	615	727	36	33
1883	3,045	»	3	7	63	7	66	73	2	31	84	402	86	435	519	33	54
1884	3,100	»	27	9	45	9	72	81	1	26	70	299	71	325	396	27	42
1885	3,144	»	41	5	26	5	67	72	1	27	63	315	64	342	406	34	45
1886	3,171	»	3	5	40	5	43	46	2	20	56	297	58	317	375	32	27
1887	3,188	»	1	3	43	3	44	47	»	14	41	350	41	364	405	54	47
1888	3,198	»	15	7	41	7	54	61	»	13	58	345	58	526	584	34	45
1889	3,207	12	136	8	44	20	180	200	3	28	55	655	58	681	739	38	58
1890	3,220	»	6	6	65	6	71	77	2	31	60	742	62	775	838	30	55
1891	3,241	»	26	12	59	12	85	97	1	30	65	800	64	850	894	33	45
1892	3,247	2	74	4	55	6	127	133	»	37	48	766	48	803	851	21	30
1893	3,250	»	26	7	56	7	82	89	1	44	47	746	48	790	838	22	41
1894	3,260	»	16	6	65	6	81	87	1	26	35	802	36	828	864	30	49
1895	3,270	19	125	6	71	25	194	219	5	45	40	902	45	947	992	26	45
1896	3,302	1	116	5	68	6	184	190	1	33	51	1,045	52	1,078	1,130	26	41
1897	3,311	»	10	12	82	12	92	104	1	56	43	1,022	44	1,058	1,102	25	61
1898	3,695	»	48	10	118	10	166	176	1	26	42	906	43	952	975	19	38
1899	4,011	23	240	5	157	28	383	411	1	40	50	1,247	51	1,287	1,338	39	63
1900	4,031	»	336	7	147	7	483	490	5	71	46	1,074	51	1,145	1,196	31	34
1901	4,020	»	50	7	145	7	195	202	2	38	46	946	48	984	1,032	25	37
1902	4,021	»	114	6	176	6	290	296	2	39	31	859	33	918	951	25	71
		78	1,796	222	1,891	300	3,687	3,987	80	1,070	2,364	17,764	2,444	18,854	21,278	1,349	1,659

(*) Non compris les sections appartenant à des compagnies et parcourues en transit par des trains de l'Etat, ni les lignes rachetées en 1896 et 1897 aussi longtemps qu'elles ont été exploitées pour compte de l'Etat, ni la ligne vicinale de Mons à Boussu.

(1) Pour l'année 1902, l'annexe XLII donne les détails circonstanciés au sujet de ces accidents.

de personnes depuis 1835.

étrangères à l'Administration, autres que des voyageurs.					NOMBRE TOTAL DES VICTIMES			VOYAGEURS EMBARQUES.	TRAINS-KILOMÈTRES. — VOYAGEURS.	TRAINS-KILOMÈTRES. — VOYAGEURS et marchandises RÉUNIS.
Ivresse, folie, suicide		TOTAL.								
Tuées	Blessées et contusionnées	Tuées	Blessées et contusionnées	Ensemble	Tuées	Blessées et contusionnées	Ensemble			
18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
»	»	»	»	»	»	1	1	421,459	50,570	50 570
»	»	»	»	»	1	»	1	871,507	147,805	147,805
»	»	1	»	1	3	2	5	1,584,577	307,970	307,970
»	»	»	»	»	5	11	16	2,238 305	648,775	648,775
»	»	1	»	1	7	11	18	1,952,731	691,420	872 785
»	»	1	2	3	9	9	18	2,199,319	655,367	1,181,105
3	»	4	»	4	7	21	28	2,639,744	1,010,129	1,491,985
1	»	3	»	3	7	7	14	2,724,104	1,170,050	1 589,090
»	»	5	1	6	12	23	35	3,085 349	1,396,485	1,877,170
3	»	7	2	9	12	23	35	3,381,529	1 652 158	2,485,305
2	»	7	2	9	13	25	38	3,470,678	1,512 775	2,726,510
2	»	10	6	16	15	27	42	3,700.111	1,624 325	3,262,110
1	1	7	3	10	12	23	35	3 746,590	1,762,725	3 809,070
3	»	8	4	12	11	15	26	3,658,965	1,599,840	2,866,985
28		96	56	152	181	308	489	(1)	(1)	(1)
1	»	13	11	24	25	35	58	6 458,424	2,555,732	5,282,961
2	1	17	11	28	26	40	66	6,640,948	2,645,734	5,520,151
1	»	14	6	20	27	34	61	7,140,640	2,675,950	5,521 514
»	»	8	12	20	15	39	52	7,412,361	2,850,890	5,550,227
2	2	13	14	27	24	55	79	7,849 594	2,911,550	5,746,650
2	1	14	8	22	26	44	70	8.151 685	3 076,146	5,996,242
2	4	11	10	21	35	43	78	8,818,952	3,408 597	6,575,758
2	1	9	8	17	40	48	88	9,421 652	3,741,495	7,458,774
1	3	22	18	40	70	75	145	10,677,965	4,614,985	8,656 618
3	»	25	19	42	68	114	182	11,657,417	5,371 382	10,057,669
9	1	34	14	48	70	79	149	12,616,961	4,844 224	9,654,794
4	1	25	19	42	55	100	155	12,824,554	4,817,081	9,248,897
»	»	22	18	40	65	74	139	15,577 016	5 069,001	9,658 977
4	»	26	26	52	50	64	114	14,154,556	5,177 104	9 874 516
6	4	47	36	83	90	106	196	18,282 057	6,932 792	13,545.827
9	3	39	30	69	101	157	258	25,197,625	7,569 475	15,525,278
9	1	49	51	100	154	216	370	29,101 569	9,040,477	20,852,140
14	15	50	58	108	122	248	370	32,441,825	9,579,797	21,549,564
11	8	49	35	84	122	189	311	31,961,012	9,681,999	20,861,890
16	12	65	55	118	151	285	536	36,915,707	10,024,442	21,424,915
15	2	45	32	75	109	196	305	37,421,220	10,621,521	22,031 965
25	8	65	38	105	124	208	332	40,391,240	11 561,029	25,420,671
18	»	50	16	66	152	254	406	40,926,427	12,707,669	25,499,296
31	3	65	43	108	176	456	632	45,052,882	14,857,925	29,459,939
25	3	65	49	112	202	589	791	45,950,022	16,227,096	32,751 848
27	»	65	33	96	188	721	909	47.906,157	17,706 457	34 955,575
12	1	47	55	102	140	554	694	49 657,604	16,696,592	33.847,039
16	1	45	43	86	125	440	565	50.465,945	16,917,754	33,268,705
25	6	59	49	108	128	458	586	51,255,224	17 516,859	33,224,545
21	4	55	51	84	114	391	505	51,657,884	17,946,659	33,432,567
19	3	53	50	103	97	458	555	54 064,304	19,400,746	35,261,903
19	2	53	47	100	118	627	745	57,885,610	20,777,889	37,388,394
25	3	65	65	126	141	924	1,065	59,957,199	21,548,480	39,033,328
20	3	50	58	108	118	902	1,020	61,228,892	22,352 541	39 951,755
22	2	55	47	102	131	962	1,093	67,432,178	22,929,514	40,251.858
29	2	50	32	82	104	962	1,066	68,515,978	22,880,657	39.955,975
31	»	55	11	94	108	915	1,021	70,969,992	22,954 885	40.367,767
29	1	59	50	109	101	959	1,060	74,775 172	25 960,196	41.286,780
25	2	51	45	96	121	1,186	1,307	76,957,198	24,810 541	42,652,870
25	2	51	43	94	109	1,305	1,414	82 676,592	25,568,915	44,544,245
32	3	53	64	119	111	1,214	1,325	91,559,845	26,784,076	46,690,860
41	1	60	39	99	113	1,157	1,250	101.957,754	29,560,156	50,874,459
40	5	79	68	147	158	1,738	1,896	114,858,225	32,559 716	55,851,464
38	3	69	57	126	127	1,685	1,812	125,710,046	33,725,754	58,511,677
29	2	54	59	115	109	1,238	1 347	124,454 401	33,974,551	59,185,291
33	1	58	72	130	97	1,280	1,377	127,109,684	35,052,787	61,891,585
815	125	2,162	1,757	3,919	4,906	24,278	29,184	—	—	—

(1) Voir l'annexe XXXI de 1890.

2e section. — Chemins de fer exploités par des compagnies.

N° XLIV. — *Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1902.*

DÉSIGNATION DES LIGNES.	LONGUEUR EFFECTIVE EXPLOITÉE à la fin de l'année.				SUBDIVISION DE LA LONGUEUR TOTALE.			
	SUR LE TERRITOIRE.		ENSEMBLE.		PARTIES ÉTABLIES		PARTIES AFFECTÉES au service des	
	Belge.	Étranger.	par ligne.	par exploitation.	à double voie	à simple voie	voyageurs et marchandises.	marchandises seulement
	Mèt. courts	Mèt. courts	Mèt. courts	Mèt. courts	Mèt courts	Mèt. courts	Mèt. courts	Mèt. courts
Chimay : Hastière à la frontière vers Anor (France)	59,868	»	»	59,868	»	59,868	59,868	»
Flandre-Occidentale. — Bruges à Courtrai	52,046	»	52,046	178,692	»	52,046	52,046	»
Flandre-Occidentale. — Courtrai à Poperinghe	43,511	»	43,511		»	43,511	43,511	»
Flandre-Occidentale. — Poperinghe à Hazebrouck (France)	5,953	14,722	20,655		»	20,655	20,655	»
Flandre-Occidentale. — Ingelmunster à Deynze, par Thielt	25,438	»	25,438		»	25,438	25,438	»
Flandre-Occidentale. — Roulers à Ypres	22,030	»	22,030		»	22,030	22,030	»
Flandre-Occidentale. — Roulers à Menin	15,012	»	15,012		»	15,012	15,012	»
Gand à Terneuzen (Pays-Bas)	26,488	14,590	41,078	41,078	4,292	36,786	41,078	»
Hasselt à Maeseyck	40,567	»	»	40,567	»	40,567	40,567	»
Malines à Terneuzen (Pays-Bas)	43,900	23,586	»	67,486	4,561	62,925	67,486	»
Nord belge. — Charleroy à Erquelinnes	30,801	»	30,801	169,026	30,801	»	30,033	768
Nord belge. — Mons à la frontière vers Hautmont (France)	15,890	»	15,890		15,890	»	15,890	»
Nord belge. — Namur à Liége	72,634	»	72,634		72,634	»	72,151	483
Nord belge. — Namur à Givet (France)	46,301	3,400	49,701		12,567	37,134	49,701	»
Taviers à Embresin (chemin de fer d'intérêt local)	9,433	»	»	9,433	»	9,433	9,433	»
Termonde à Saint-Nicolas	21,146	»	»	21,146	1,726	19,420	20,356	790
Longueur totale exploitée (1)	530,998	56,298	387,296		142,471	444,825	585,235	2,041
					587,296		587,296	

(1) Pour l'établissement de cette longueur, les parties communes à plusieurs compagnies ont été portées en compte à chacune des administrations qui les coexploitent. La longueur de ces voies communes était de 85,595 mètres à la fin de l'exercice 1902.

N° XLV. — *Chemins de fer exploités par des compagnies. — Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. — Situation au* 31 *décembre* 1902.

DÉSIGNATION		NOMBRE DE BUREAUX OUVERTS AU SERVICE.						NOMBRE DE RACCORDEMENTS industriels reliés aux railways		
		STATIONS EXPLOITÉES								
des COMPAGNIES.	du TERRITOIRE sur lequel LES STATIONS, ETC., sont ÉTABLIES.	*en commun avec une ou plusieurs autres administrations.*	*exclusivement par la Compagnie considérée.*	Ensemble (Colonnes 3 et 4.)	Haltes.	Points d'arrêt.	Total (Colonnes 5, 6 et 7.)	*en pleine voie (gares privées).*	*aux stations.*	Total. (Colonnes 9 et 10.)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Chimay	Belge	4	10	14	»	3	17	3	3	6
	Étranger	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	4	10	14	»	3	17	3	3	6
Flandre Occidentale	Belge	11	19	30	3	13	46	»	3	3
	Étranger	1	3	4	»	1	5	»	»	»
	Ensemble.	12	22	34	3	14	51	»	3	3
Gand à Terneuzen	Belge	4	3	7	1	»	8	1	4	5
	Étranger	2	3	5	»	»	5	»	3	3
	Ensemble.	6	6	12	1	»	13	1	7	8
Hasselt à Maeseyck	Belge	1	6	7	»	1	8	1	1	2
	Étranger	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	1	6	7	»	1	8	1	1	2
Malines à Terneuzen	Belge	6	4	10	2	2	14	»	3	3
	Étranger	2	3	5	»	»	5	»	1	1
	Ensemble.	8	7	15	2	2	19	»	4	4
Nord belge	Belge	18	28	46	7	30	83	27	59	86
	Étranger	1	»	1	»	»	1	»	»	»
	Ensemble.	19	28	47	7	30	84	27	59	86
Taviers à Embresin	Belge	»	»	»	5	4	9	3	2	5
	Étranger	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	»	»	»	5	4	9	3	2	5
Termonde à Saint-Nicolas	Belge	2	5	7	1	2	10	»	1	1
	Étranger	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	2	5	7	1	2	10	»	1	1
TOTAUX. . .	Belge	46	75	121	19	55	195	35	76	111
	Étranger	6	9	15	»	1	16	»	4	4
	Ensemble.	52	84	136	19	56	211	35	80	115

N° XLVI. — *Chemins de fer exploités par des compagnies. — Matériel roulant. — Effectif au 31 décembre 1902.*

Comparaison des années 1902 et 1901.

		DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.								
		Chimay.	Flandre-Occidentale.	Gand à Terneuzen.	Hasselt à Maeseyck.	Malines à Terneuzen.	Nord-Belge.	Tariers à Embresin.	Termonde à St-Nicolas.	Ensemble.
Matériel de traction.										
Locomotives.	en 1902	7	45	42	4	18	203	3	6	298
	en 1901	7	44	43	4	18	189	4	6	285
Différences pour 1902		»	+ 1	— 1	»	»	+ 14	— 1	»	+ 13
Tenders.	en 1902	7	43	14	»	47	132	»	»	213
	en 1901	7	42	12	»	17	118	»	»	196
Différences pour 1902		»	+ 1	+ 2	»	»	+ 14	»	»	+ 17
Voitures à vapeur	en 1902	»	7	»	»	1	»	»	»	8
	en 1901	»	7	»	»	1	»	»	»	8
Différences pour 1902		»	»	»	»	»	»	»	»	»
Matériel de transport.										
Voitures à voyageurs	de 1re classe	»	15	3	»	5	26	»	1	50
	de 2e —	»	26	4	»	6	24	»	2	59
	de 3e —	7	100	15	5	19	97	»	9	252
	mixtes	5	24	2	4	(1) 10	(2) 33	6	3	87
	Ensemble.	12	165	24	9	40	177	6	15	448
Fourgons à bagages		8	47	8	2	14	135	3	4	221
Wagons à marchandises	découverts	187	316	200	44	535	4,389	60	34	5,765
	fermés	18	152	40	20	6	574	»	15	825
	pour chevaux	»	8	»	3	62	10	»	»	255
	pour bétail	4	87	8	12		50	4	7	
	Ensemble.	209	563	248	79	603	5,023	64	56	6,845
Véhicules divers		4	4	3	4	2	12	»	4	27
TOTAUX (véhicules de transport).	en 1902	230	776	283	94	659	5,347	73	79	7,541
	en 1901	230	776	259	94	659	5,251	75	79	7,423
Différences pour 1902		»	»	+ 24	»	»	+ 96	— 2	»	+ 118

(1) Dont 2 voitures Belpaire pour trains-tramways.

(2) Dont 22 affectées au service spécial des trains-tramways.

N° XLVII. — *Chemins de fer exploités par des compagnies. — Parcours kilométrique des trains en* 1902.

Comparaison des années 1902 et 1901.

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 exclusivement par d'autres administrations.				ENSEMBLE.			
	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.
Chimay	»	67,200	199.009	266,209	»	9,396	27,740	37,136	»	76,596	226,749	303,345
Flandre Occidentale	1,143,207	264,584	92,553	1,500,344	26	21	»	47	(2) 1,143,233	264,605	92,553	1,500,391
Gand à Terneuzen	82,575	67,023	76,025	225,623	»	»	»	»	82,575	67,023	76,025	225,623
Hasselt à Maeseyck	89,862	660	29,930	120,452	»	»	»	»	89,862	660	29,930	120,452
Malines à Terneuzen	169,600	230,497	108,782	508,879	»	»	»	»	169,600	230,497	108,782	508,879
Nord belge	1,968,359	1,197,373	»	3,165,732	»	»	»	»	(3) 1,968,359	1,197,373	»	3,165,732
Taviers à Embresin	»	»	40,000	40,000	»	»	»	»	»	»	40,000	40,000
Termonde à Saint-Nicolas	76,900	23,805	»	100,705	14,692	4,256	»	18,948	91,592	28,061	»	119,653
Totaux pour 1902	3,530,503	1,851,142	546,299	5,927,944	14,718	13,673	27,740	56,131	3,545,221	1,864,815	574,039	5,984,075
— pour 1901	3,530,691	1,799,333	557,783	5,887,807	14,781	13,525	27,740	56,046	3,545,472	1,812,858	585,523	5,943,853
Différences pour 1902	— 188	+ 51,809	— 11,484	+ 40,137	— 63	+ 148	»	+ 85	— 251	+ 51,957	— 11,484	+ 40,222

(1) Non compris le parcours des trains de route, à vide et en manœuvres.

(2) Y compris 139,155 kilomètres parcourus par les voitures à vapeur.

(3) — 741,459 — — par les trains-tramways.

N° XLVIII. — *Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Mouvement*

NATURE DES TRANSPORTS.	DÉSIGNATION							
	CHIMAY.		FLANDRE OCCIDENTALE.		GAND A TERNEUZEN.		HASSELT A MAESEYCK.	
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
Voyageurs 1re classe. . (nombre).	1,834	3,440	23,333	54,963	3,042	5,146	801	1,668
Voyageurs 2e — . . (—)	22,173	23,738	347,582	391,516	15,738	15,992	8,531	10,825
Voyageurs 3e — . . (—)	307,876	154,835	2,834,413	1,425,422	293,871	232,653	79,477	60,524
Ensemble. . (—)	331,883	182,013	3,205,328	1,871,901	312,651	253,791	88,809	73,017
Bagages taxés au minimum (colis).	»	»	22,069	44,876	1,346	1,822	1,578	799
Bagages — au poids (quintaux).	1,753	4,634	19,326		3,851		568	1,192
Ensemble.	»	4,634	»	44,876	»	1,822	»	1,991
Petites marchandises taxées au minimum (expéditions).	»	»	24,941	2,679	4,985	2,198	18,538	6,810
Petites marchandises — au poids (quintaux)	20,479	35,747	152,964	199,672	16,295	18,264	17,462	23,436
Ensemble.	»	35,747	»	202,351	»	20,462	»	30,246
Grosses marchandises taxées au minimum (expéditions).	»	»	32,532	24,314	1,363	1,492	1,433	2,270
Grosses marchandises — au poids (tonnes).	313,718	432,945	1,196,586	1,734,144	517,185	429,256	51,860	86,352
Ensemble.	»	432,945	»	1,758,458	»	430,748	»	88,622
Finances. . . . . (groupes).	1,869	517	56,754	41,439	517	851	878	221
Équipages transportés à grande vitesse (nombre).	»	»	14	1,349	»	»	»	»
Équipages — à petite — (—)	46	244	»	»	»	»	»	»
Ensemble. . (—)	46	244	14	1,349	»	»	»	»
Chevaux et bestiaux (2) transportés à grande vitesse (nombre)	45	768	112	2,041	»	»	»	»
Chevaux et bestiaux (2) — à petite — (—)	1,246	12,153	1,806	29,478	756	5,247	908	11,851
Ensemble. . (—)	1,291	12,921	1,918	31,519	756	5,247	908	11,851
Produits extraordinaires . . (fr.)	»	13,826	»	24,901	»	16,465	»	21,027
Recettes brutes d'exploitation . . Total (fr.)	»	(6) 682,847	»	3,946,794	»	729,386	»	226,975
Dépenses — . . . . (fr.)	»	(7) 653,110	»	2,367,413	»	458,882	»	220,094
Excédents des recettes sur les dépenses. . (fr.)	»	29,737	»	1,579,381	»	270,504	»	6,881
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes de l'exploitation.	»	95.64 p. c.	»	59.98 p. c.	»	62.91 p. c.	»	96.97 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 opéré 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) 235 envois taxés par expédition.

(4) 5,892 — — — et 15,965 par tête.

(5) 6,125 — — — — 15,965 —

(6) Y compris une somme de 33,606 francs représentant la redevance payée par la compagnie du chemin de fer du Nord, du chef de

(7) Y compris une somme de 9,545 francs dépensée en combustibles par la compagnie de Chimay, pour l'exploitation du tronçon dont il est

et recette (1). — *Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice* 1902.

DES COMPAGNIES										PROPORTION P. C. relativement A LA RECETTE	
MALINES A TERNEUZEN.		NORD BELGE.		TAVIERS A EMBRESIN.		TERMONDE A SAINT-NICOLAS.		ENSEMBLE			
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	DE CHAQUE TARIF.	GENERALE.
11,011	15,083	314,649	656,167	141	78	577	540	358,361	737,085	9.53	2.74
108,834	87,718	1,308,827	1,365,005	51,069	13,089	28,389	21,890	1,891,143	1,932,773	24.98	7 20
823,784	313,113	8,556,090	2,800,110	»	»	236,201	79,321	13,131,712	5,065,978	65 49	18.86
946,632	415,914	10,179,536	4,821,282	51,210	13,167	265,167	101,751	15,381,216	7,735,836	100 00	28.80
5,323	2,633	»	»	»	»	4,176	592	31,492	315,340	100. »	1.17
2,391	3,031	90,342	255,168	80	102	546	191	118,857			
»	5,664	»	255,168	»	102	»	1,083	»	315,340	100. »	1.17
66,655	60,856	»	»	»	»	35,488	19,698	170,607	1,437,809	100. »	5.35
41,579		536,355	1,045,679	2,031	2,830	26,910	19,940	814,062			
»	60,856	»	1,045,679	»	2,830	»	39,638	»	1,437,809	100. »	5.35
9,057	12,227	»	»	»	»	6,500	4,491	50,885	14,786,603	100. »	55.05
616,842	797,851	11,490,150	11,107,058	24,005	26,770	101,017	127,433	14,311,364			
»	810,078	»	11,107,058	»	26,770	»	131,924	»	14,786,603	100. »	55.05
16,682	3,173	70,800	11,705	»	»	13,224	952	163,724	28,858	100. »	0.11
»	»	»	»	»	»	»	»	44	1,319	8.16	0.06
15	243	2,165	14,705	»		»	»	2,196	15,192	91.84	
15	243	2,165	14,705	»	»	»	»	2,240	16,511	100. »	0.06
41	776	»	»	»	»	35	203	(3)	3,788	3.38	0.02
917	9,266	13,965	38,805	»	»	259	1,348	(4)	108,148	96.62	0.40
958	10,042	13,965	38,805	»	»	294	1,551	(5)	111,936	100. »	0.42
»	295,545	»	2,050,082	»	473	»	4,496	»	2,426,815	100. »	9.04
»	1,601,515	»	19,344,484	»	43,342	»	284,395	»	26,859,738	»	100.00
»	889,831	»	7,386,415	»	30,319	»	158,762	»	12,464,826	»	»
»	711,684	»	11,958,069	»	13,023	»	125,633	»	14,694,912		
»	55.56 p. c.	»	38.18 p. c.	»	69.95 p. c.	»	55.82 p. c	»	15.29 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 categories de transports.
concédées, ce mouvement est représenté par le nombre d'*expéditions* ou de *wagons*.

l'exploitation de la section française de Momignies-frontière à Anor, par les trains et le personnel de la compagnie de Chimay.
question dans le renvoi (1) ci-dessus.

N° XLIX. — *Chemins de fer exploités par des compagnies.*

Comparaison des

N°s D'ORDRE	DESIGNATION DU PERSONNEL.	Chimay	Flandre Occidentale
	A *Fonctionnaires et employés de tous grades*		
1	Chefs de l'exploitation (administrateurs délégues, inspecteurs generaux, directeurs gerants ou directeurs).	1	4
2	Chefs de service (inspecteurs principaux, inspecteurs, ingenieurs, etc)	1	4
3	Inspecteurs, ingenieurs, chefs de division, sous-inspecteurs, inspecteurs adjoints, etc . . .	»	»
4	Agents commerciaux.	»	»
5	Chefs de la comptabilite ou du contrôle, chefs de bureau, sous-chefs de service, conducteurs de travaux contrôleurs, sous chefs de bureau, chefs et sous-chefs de dépôt (magasins), surveillants principaux, commis chefs, verificateurs, etc	5	17
6	Chefs, sous-chefs et assistants de station, chefs de halte	10	29
7	Chefs-comptables, comptables, receveurs, caissiers, etc.	1	3
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	2	1
10	Commis et employes de toutes categories, agents speciaux, dessinateurs, telegraphistes, commis agrees, surnuméraires, etc	25	129
11	Chefs facteurs et facteurs de station, surveillants de gare, etc.	3	57
12	Premiers chefs-gardes, chefs gardes, conducteurs ou gardes convois et serre-freins	9	67
	Ensemble (rubrique *A*) .	57	308
	B *Agents divers et ouvriers*		
13	Agents du service de la traction et du materiel et hommes de métier (chefs et sous chefs d'atelier ou de dépôt ou premiers ajusteurs, chefs de remise, contremaîtres, chefs et sous-chefs ouvriers, chefs-machinistes, machinistes, chauffeurs, graisseurs, visiteurs, chefs mecaniciens, mecaniciens, eleves mecaniciens, ajusteurs, forgerons, aides-forgerons, mouleurs, tourneurs, chaudronniers, fondeurs, ferblantiers, menuisiers, charpentiers, scieurs, peintres, garnisseurs, manœuvres, etc)	43	309
14	Agents de la route (chefs et ouvriers piqueurs, chefs et ouvriers piocheurs, chefs cantonniers, cantonniers, gardes et gardiennes de barrieres, pontonniers, gardes-route, gardes-cabine, gardes-signaux ou signaleurs, paveurs, etc)	77	680
15	Ouvriers de station (annotateurs ou pointeurs, aiguilleurs, gardes-excentriques, gardes-salles, recoleurs de coupons, magasiniers, peseurs, chargeurs, transbordeurs, camionneurs, veilleurs, nettoyeurs, lampistes, porteurs d'avis ou de telegrammes, chefs et hommes d'équipes, maçons, manœuvres, etc)	25	212
16	Gens de service (huissiers, messagers, concierges, portiers, garçons de bureau, etc.).	1	4
	Ensemble (rubrique *B*).	146	1,205
	Totaux (rubriques *A* et *B*) pour 1902. . .	203	1,513
	— — pour 1901. .	208	1,497
	Differences pour 1902 . .	— 5	+ 16

— *Personnel.* — *Effectif au* 31 *décembre* 1902.

années 1902 et 1901.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.						TOTAUX.	
Gand à Terneuzen.	Hasselt à Maeseyck.	Malines à Terneuzen.	Nord belge.	Tuviers à Embresin.	Termonde à Saint-Nicolas.	1902.	1901.
1	2	1	1	1	1	9	9
2	»	4	3	1	2	17	17
1	»	»	12	»	»	13	13
2	»	1	»	»	1	4	4
3	4	5	30	»	2	66	62
9	6	17	51	»	7	129	129
1	1	1	82	1	1	91	94
1	»	»	»	»	»	1	1
1	2	1	14	»	1	22	21
19	3	12	278	»	11	507	506
7	1	13	76	2	2	161	155
14	2	27	192	3	4	318	323
61	21	112	739	8	32	1,338	1,334
51	12	169	1,096	4	30	1,714	1,699
52	39	178	583	3	11	1,653	1,594
13	6	92	508	3	18	882	883
4	1	2	93	»	1	106	105
125	58	111	2,280	10	90	1,355	1,281
186	79	553	3,019	18	122	5,693	5,615
186	79	542	2,962	18	123	5,615	—
»	»	+ 11	+ 57	»	— 1	+ 78	—

N° L. — *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.				Ensemble.				Voyageurs.				Agents des compagnies			
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
Chimay	»	»	4	4	»	»	»	»	»	»	4	4	»	»	»	»	»	»	»	»
Flandre Occidentale.	»	8	30	38	»	»	»	»	»	8	30	38	»	»	»	»	1	3	»	1
Gand à Terneuzen.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Hasselt à Maeseyck	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Malines à Terneuzen	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1
Nord belge.	»	16	»	16	»	1	»	1	»	17	»	17	»	1	3	4	2	8	24	34
Taviers à Embresin.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Termonde à Saint-Nicolas. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1	»	»	»	»
TOTAUX pour 1902 . . .	»	24	34	58	»	1	»	1	»	25	34	59	»	2	3	5	3	9	24	36
TOTAUX pour 1901. . . .	2	9	31	42	»	3	1	4	2	12	32	46	2	3	3	8	4	31	29	64
Différences pour 1902 . . .	−2	+15	+3	+16	»	−2	−1	−3	−2	+13	+2	+13	−2	−1	»	−3	−1	22	−5	28

— *Accidents survenus aux personnes.* — *Année* 1902.

annees 1902 et 1901.

DE CIRCONSTANCES DIVERSES. manœuvres des trains, ivresse, suicide, etc)				TOTAUX GÉNÉRAUX DES VICTIMES.																			
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.	Contusionnées	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	4	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	4
6	3	»	9	7	3	»	10	»	8	30	38	1	»	»	1	6	3	»	9	7	11	30	48
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1	»	»	1	1	1	»	2	»	»	»	»	»	1	»	1	1	»	»	1	1	1	»	2
9	5	5	19	11	14	32	57	»	17	3	20	2	9	24	35	9	5	5	19	11	31	32	74
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	2	»	2	»	3	»	3	»	1	»	1	»	»	»	»	»	2	»	2	»	3	»	3
16	10	5	31	19	21	32	72	»	26	37	63	3	10	24	37	16	10	5	31	19	46	66	131
14	13	2	29	20	47	34	101	4	12	34	50	4	34	30	68	14	13	2	29	22	59	66	147
+2	—3	+3	+2	—1	+26	—2	—29	—4	+14	+3	+13	—1	—24	—6	—31	+2	—3	+3	+2	—3	—13	»	—16

(184)

PARTIE B.

POSTES.

POSTES.

I

Renseignements généraux.

§ 1er. — Service international.

Parmi les faits intéressant le service international, il y a lieu de relever, en 1902 :

1° l'extension de l'échange des envois recommandés contre remboursement au protectorat allemand des îles Samoa ;

2° l'adhésion de la Turquie et du Japon à l'arrangement de Washington du 15 juin 1897, concernant l'échange des lettres et des boîtes avec valeur déclarée ;

3° l'extension du service des mandats de poste à la République de Libéria et aux colonies françaises de la côte occidentale d'Afrique : Congo, Côte d'ivoire, Dahomey, Guinée, Haut-Sénégal et Sénégal ;

4° la participation de la France au service des envois à remettre par exprès.

Annexes à consulter.

§ 2. — Service intérieur.

Dans un but de simplification des écritures et comme mesures de décentralisation, les directeurs de service ont été délégués pour répondre aux réclamations relatives aux irrégularités commises dans l'expédition et la distribution des correspondances ainsi que dans l'exécution des divers services de comptabilité.

Ces fonctionnaires statuent dans certains cas, sur les demandes de déplacement de boîtes aux lettres et sur l'organisation du service des boîtes aux trains vicinaux.

Pareille délégation a été autorisée pour différentes questions de second ordre.

II.

Statistiques des correspondances.

§ 1er. — Mouvement général.

I, p. B, 16, et III, p. B, 20.

Le mouvement général des *correspondances privées manuscrites* comprend :

		EN SERVICE INTÉRIEUR.	EN SERVICE INTERNATIONAL.	Ensemble.
Lettres de toutes catégories. . .	En 1902.	103,563,351	48,467,371	152,030,722
	En 1901.	101,501,260	44,213,548	145,714,808
	Différences en 1902. .	+ 2,062,091	+ 4,253,823	+ 6,315,914
		ou + 2.03 p. %	ou + 9.62 p. %	ou + 4.33 p. %
Cartes postales	En 1902.	60,006,492	16,752,944	76,759,436
	En 1901.	55,664,856	14,921,166	70,586,022
	Différences en 1902. .	+ 4,341,636	+ 1,831,778	+ 6,173,414
		ou + 7.80 p. %	ou + 12.28 p. %	ou + 8.75 p. %
Totaux.	En 1902.	163,569,843	65,220,315	228,790,158
	En 1901.	157,166,116	59,134,714	216,300,830
	Différences en 1902. .	+ 6,403,727	+ 6,085,601	+ 12,489,328
		ou + 4.07 p. %	ou + 10.29 p. %	ou + 5.77 p. %

Annexes à consulter.

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 1902, de 7,441,668 contre 6,767,436 en 1901. C'est, pour 1902, une augmentation de 674,232 cartes ou 9.96 p. c.

En 1902, la poste a, en outre, transporté 27,393,504 lettres de service. C'est, sur 1901 (26,365,128), une augmentation de 1,028,176 lettres ou 3.90 p. c. I, p. B, 17, et III p., B, 20.

Le mouvement général des *envois postaux autres que les correspondances manuscrites* est indiqué au tableau ci-après :

	JOURNAUX.	IMPRIMÉS.	ÉCHANTILLONS.	PAPIERS D'AFFAIRES.
En 1902.	139,744,644	154,492,624	7,809,750	2,372,344
En 1901.	137,755,683	133,492,970	7,548,411	2,133,222
Différences en 1902. . .	+ 1,988,961 ou + 1.44 p. %	+ 20,999,654 ou + 15.73 p %	+ 261,339 ou + 3.46 p %	+ 239,122 ou + 11.21 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,* qui avait été de 100,045,400 en 1901, s'est élevé à 102.072,177 en 1902, soit en plus 2,026,777 lettres ou 2.03 p. c. III, p. B, 20.

Le nombre total des lettres ordinaires *expédiées de Belgique à destination de l'intérieur et de l'étranger* est, pour 1902, de 127.699,558.

C'est une moyenne de 18.52 lettres par habitant, en prenant pour base du calcul la population du royaume au 31 décembre 1902 (6,896,079 habitants). Cette moyenne était de 18.05 par habitant pour 1901.

La proportion des lettres non ou insuffisamment affranchies a été, en 1902, de 4.89 pour mille lettres expédiées (624,559 sur 127,699,558).

En 1902, *il est tombé au rebut* 252,587 lettres et cartes postales originaires de Belgique. Sur ce nombre 106.958 lettres et cartes postales (42.35 p. c.) ont pu être distribuées après ouverture ou vérification. III, p. B, 21.

En 1901, il y avait eu 255,474 lettres et cartes postales-rebut dont 114,340 (44.76 p. c.) avaient été replacées.

Le nombre des lettres *réclamées* a été, en 1902, de 6,056 dont 130 renfermaient des valeurs au porteur, montant ensemble à fr. 5,416-60. Il en a été retrouvé 2,119 ou 35.11 p. c., parmi lesquelles 11 contenaient pour fr. 197-40 de valeurs au porteur.

Le nombre de ces lettres avait été, pour 1901, de 5,650, dont 124 contenaient des valeurs au porteur pour la somme totale de fr. 4,410-90. Sur ce

Annexes à consulter.

nombre, 1.896 lettres ou 33.67 p. c., dont 18 renfermaient pour fr. 133-15 de valeurs au porteur, avaient pu être restituées aux réclamants.

III, p. B, 20. Le nombre des *lettres ordinaires internationales* était de 42,358,979 en 1901 ; il est de 46,447.245 en 1902 ; augmentation : 4,088,266 ou 9.65 p. c.

§ 3. — Lettres recommandées.

III, p. B, 20 Le nombre des lettres recommandées privées, en service intérieur, s'est élevé de 1,211,004 en 1901, à 1,251,331 en 1902, soit 40,327 envois ou 3.33 p. c. en plus pour 1902.

Treize objets recommandés ont été perdus dans le service belge en 1902.

Le *mouvement international* a donné lieu, en 1902, à un échange de 1,838.171 lettres recommandées. C'est, sur 1901 (1,673,023), un accroissement de 165,148 ou 9.87 p. c.

§ 4. — Lettres et boîtes avec valeur déclarée.

II, p. B, 18 et III, p. B, 20. En 1902, il a été expédié 239,845 lettres assurées *en provenance et à destination* du royaume, d'une valeur totale de fr. 363,176.034-36. C'est, sur 1901, une diminution de 5,013 en nombre et de fr. 10,071,123-20 en valeur.

Le montant moyen de l'assurance par lettre a été de 1,514 francs pour 1902 ; il était de 1,447 francs en 1899, de 1,537 francs en 1900 et de 1.524 francs en 1901.

Le produit des primes d'assurance et de la taxe fixe perçues, en 1902, sur les valeurs à l'intérieur, atteint fr. 106.666-45. C'est, sur 1901, une diminution de fr. 4.326-90. Le montant de la taxe au poids de ces mêmes envois est de fr. 46,127-30 en 1902, contre fr. 47,456-10 en 1901, soit une diminution de fr. 1,328-80.

En *service international,* il a été échangé 176,849 lettres de l'espèce, valant ensemble fr. 155,803,700-65. Comparativement au mouvement de 1901, c'est une diminution de 415 en nombre et de fr. 1,999,227-81 en valeur.

Quant au service des boîtes avec valeur déclarée, il a donné lieu, en 1902, à un échange de 5,106 boîtes dont le montant global s'élève à fr. 1,509,109-30. C'est, sur 1901, une augmentation de 824 en nombre et de fr. 76,072-50 en valeur.

Le *mouvement général* des lettres et des boîtes avec valeur déclarée (service intérieur et service international) atteint donc, en 1902, le nombre de 421,798 envois, représentant une valeur de fr. 520,488,844-31, avec un produit de fr. 248,638-54.

Onze lettres-valeur ont été perdues en 1902.

§ 5. — Envois exprès.

III, p. B, 21. Le nombre des envois exprès qui ont été remis dans le royaume a été, en 1902, de 2,077,426, dont 1,990,388 dans le rayon local du bureau de

destination et 87,038 en dehors de ce rayon; 119,107 envois ont été délivrés par la Poste et 1,958,319 par le Télégraphe.

Comparativement au mouvement de ces envois en 1901 (2,019,988), l'augmentation est de 57.438 (ou 2 84 p. c.).

III.

Opérations pour compte de tiers.

A. — MANDATS ET BONS DE POSTE.

§ 1er. — Mandats (service intérieur).

Le nombre des mandats émis s'est élevé, en 1902, à 1,525.197 (1) et le montant à fr. 184,493,857-45. Dans ces chiffres ne sont pas compris : 1° 93,093 titres, s'élevant ensemble à fr. 27,484,016-82 délivrés en liquidation de bordereaux d'effets de commerce; 2° une somme de 1,048,357 francs payée, pour compte du Département de l'Agriculture, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues, à l'abatage, impropres à la consommation, et 3° une somme de fr. 2,518,974-08 payée pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec primes. Ces deux dernières sommes ont produit une taxe respective de fr. 3.092-55 et fr. 4,271-80. L'augmentation sur l'année précédente est de 75,951 mandats (5.09 p. c.), d'une valeur totale de fr. 9,907.788-83 (5.67 p. c.). II, p. B. 18, III, p. B, 20 et 2 .

Le produit des taxes a dépassé de fr. 24,491-50 (5.58 p. c.) celui de l'exercice précédent.

La valeur moyenne du mandat, qui était de fr. 120-30, en 1901, s'est élevée à fr. 120-96 en 1902.

§ 2. — Bons de poste.

Il a été délivré, en 1902, 1,448,761 bons de poste, d'un montant global de 12,141,216 francs, soit en plus, sur l'année 1901, 47,173 titres (3.36 p. c.), représentant une valeur de 452,962 francs (3.70 p. c.). II, p. B, 18, III, p. B, 20 et 21.

La recette effectuée du chef des taxes perçues a augmenté de fr. 3,232-40 (3.67 p. c.).

§ 3. — Mandats (service international).

Pendant l'exercice 1902, il a été émis en Belgique 502,297 mandats internationaux, d'un montant total de fr. 26,613,992-47. C'est, sur 1901, une augmentation de 19,371 (4.01 p. c.) pour le nombre et de fr. 593,062-18 (2.28 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, 441,953 mandats de l'étranger, d'un montant total de fr. 26.389,570-64; l'augmentation, sur l'exercice 1901, est de 23,232 mandats (5.55 p. c.), d'une valeur totale de fr. 1,911,509-75 (7.81 p. c.).

Le produit des taxes a été de fr. 276,525-46, soit une augmentation de fr. 12.788-60 (4.85 p. c.) sur l'année précédente.

---

(1) Y compris 45,524 mandats émis sans taxe, pour les besoins divers du service.

Annexes à consulter.

B. — EFFETS DE COMMERCE.

§ 1er. — ACCEPTATION.

II, p. B, 18, III, p. B, 21 et 22.

En 1902, 58.159 effets de commerce ont été déposés à l'acceptation et les taxes perçues de ce chef se sont élevées à fr. 7,627-80, soit une diminution de 8 5 p. c. comparativement à l'exercice précédent (41,685 effets ayant rapporté fr. 8,537 de taxes).

Il a été fait 229 protêts par huissiers et 202 par agents des postes.

§ 2. — ENCAISSEMENT.

II, p. B, 18, III, p B, 21 et 22.

Le service d'encaissement des effets de commerce a donné des résultats moins satisfaisants que les années antérieures.

Il a été déposé, en 1902, 2,945,911 effets, s'élevant ensemble à fr. 696.611,025-08. C'est, sur 1901, une augmentation de 105.284 en nombre (3.65 p. c.) mais une diminution de fr. 6,206,256-08 (0.88 p. c.) sous le rapport de la valeur.

Les taxes perçues se sont élevées à fr. 1.048,458-10, dépassant de fr. 18,211-10. ou 1.77 p. c., le produit de l'exercice précédent.

Il a été dressé 61,159 protêts par huissiers et 118,488 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. 59,458,429-55 (1).

C. — COUPONS D'ACTIONS ET D'OBLIGATIONS ; TITRES AMORTIS.

II, p. B, 19, III, p. B, 20 et 21.

Il a été déposé, en 1902, 139,707 coupons (2) et titres amortis, montant ensemble à fr. 1,255,021-98.

Le nombre de ces valeurs, déposées en 1901, avait été de 146,917 et le montant. de fr. 1,384,477-25

Il y a donc eu diminution de 7,210 (4.91 p. c.) quant au nombre des valeurs et de fr. 131.455-27 (10.94 p. c.) quant au montant.

Le produit de la taxe, qui s'est élevé, en 1901, à fr. 2,866-90, n'a atteint, en 1902, que fr. 2,698-90, soit une différence en moins de fr. 168 (5.86 p. c.) sur l'exercice écoulé.

D. — QUITTANCES (SERVICE INTÉRIEUR).

II, p. B, 19, III, p. B, 20 et 21.

La progression constatée chaque année dans le mouvement des quittances d'encaissement, s'est maintenue en 1902.

L'augmentation du nombre des titres déposés (7,949.276) est de 524,471 (4.26 p. c.) et celle du montant de ces titres (fr. 349,466,479-91), de fr. 14,091,162-19 (4.20 p. c.).

La recette du chef de la taxe s'est élevée à fr. 1,406,131-45, soit une différence en plus de fr. 65.228-40 (4.86 p. c.).

---

(1) Ce mode de liquidation, tout à fait facultatif, a été appliqué aux dépôts d'effets de commerce à partir du 15 septembre 1901.

(2) 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.

Annexes à consulter.

Les chiffres indiqués ci-dessus comprennent 56,978 quittances de remboursement d'une somme de fr. 876,025-57 et qui ont rapporté fr. 9,380-35 de taxe.

Les versements en compte courant à la Banque nationale de Belgique effectués, en 1902, au profit de déposants de quittances ou de tiers désignés par eux, se sont élevés à fr. 21,409,871-85, contre fr. 11,529,614-01 pour les onze derniers mois de 1901 (*ce nouveau mode de liquidation a été établi à partir du 1er février* 1901).

E. — RECOUVREMENTS DE VALEURS AVEC L'ÉTRANGER.

Le chiffre des dépôts de valeurs de recouvrement, qui se traduisait en 1901 par 58,070 titres, a été de 62,360 en 1902. L'augmentation a donc été de 4,290 (7.39 p. c.). II, p. B, 19, III, p. B, 20 et 21.

Le montant de ces dépôts s'est élevé à fr. 4,164,140-76 contre fr. 3,922,567-43 en 1901, soit une augmentation de fr. 241,573-33 (6,16 p.c.).

Ces renseignements comprennent également le nombre et le montant des envois contre remboursement.

Les Offices étrangers nous ont transmis 135,112 valeurs, d'où une augmentation de 12,225 (9.95 p. c.); ces valeurs s'élevaient ensemble à fr. 4,792,447-79, accusant ainsi une augmentation de fr. 218,017-03 (4.77 p. c.).

La rétribution d'encaissement prélevée en Belgique (fr. 10,690-30) a augmenté de fr. 1,181-40 (12.42 p. c.).

Parmi ces dernières valeurs, figurent 48,654 envois contre remboursement, d'un montant global de fr. 538,003-21 et pour lesquels il a été perçu fr. 3,916-20 du chef de la taxe d'encaissement des envois recouvrés.

F. — ABONNEMENTS AUX JOURNAUX.

Il a été souscrit, en 1902, 494,676 abonnements ayant produit une taxe proportionnelle de fr. 58,421-49. II, p. B, 19, III, p. B, 20 et 21.

Ces chiffres, comparés à ceux de l'exercice 1901, accusent une augmentation de 56,525 (12.90 p. c.) quant au nombre et une diminution de fr. 493-05 (0.84 p. c.) du chef de la taxe.

Cette particularité s'explique comme suit : D'une part, les abonnements de 1901 au « Guide officiel des voyageurs », au « Reisgids » et à l' « Affiche horaire » — abonnements exonérés de toute taxe postale — n'ont pas été renouvelés au mois de décembre de la même année, mais en avril 1902 seulement, par suite de la modification de l'année d'abonnement; d'autre part, les prix de certains grands journaux quotidiens ayant été réduits sensiblement, la taxe afférente à ces journaux s'en est ressentie, calculée qu'elle est sur le prix d'abonnement.

Annexes à consulter.

G. — CAISSES D'ÉPARGNE, DE RETRAITE ET D'ASSURANCES.

Le nombre des versements à la Caisse d'épargne, qui avait subi une légère diminution en 1901, a repris sa marche ascendante. Quant au montant de ces dépôts, il a suivi la progression habituelle, de même que les opérations effectuées pour le compte des Caisses de retraite et d'assurances.

La réduction du taux de l'intérêt sur les dépôts d'épargne supérieurs à 2,000 francs (Arrêté du Conseil général en date du 12 juin 1902), a provoqué une augmentation exceptionnelle du montant des remboursements et des conversions en fonds publics belges.

Les tableaux ci-après résument les renseignements les plus intéressants relatifs aux trois services.

Des indications plus détaillées figurent dans le compte rendu publié par l'Administration de la Caisse générale d'épargne et de retraite.

Caisse d'épargne.

	VERSEMENTS.		REMBOURSEMENTS.		Livrets existant au 31 décembre.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1902	2,640,507	217,772,187	850,585	193,268,404 26	1,582,442	563,578,652 65
En 1901	2,580,284	205,368,225	767,263	153.062,700 02	1,483,270	561,516,754 95
Différences en 1902 . . .	+ 60,223	+ 12,403,962	+ 83,322	+40,205,704 24	+ 99,172	+2,061,897 70
	ou + 2.33 p. %	ou + 6.04 p. %	ou+ 10.86 p. %	ou + 26.27 p. %	ou +6.69 p. %	ou + 0.37 p. %

	Achats de fonds publics.		Réalisations de fonds publics.		Carnets de rentes existant au 31 décembre	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	VALEUR NOMINALE.
En 1902	37,436	62,539,056 26	6,978	19,908,169 28	49,244	178,909,400
En 1901	13,946	27,517,204 98	6,056	16,013,148 91	33,580	137,423,200
Différences en 1902 . . .	+ 23,490	+36.021,851 28	+ 922	+ 3.895,020 37	+ 15,664	+ 41,486,200
	ou + 168.44 p. %	ou +127.27 p. %	ou + 15.22 p %	ou + 24.32p. %.	ou +46.65 p. %	ou + 30.19 p. %

Caisse de retraite.

	VERSEMENTS.		PAIEMENTS.		LIVRETS EXISTANT au 31 décembre.		BREVETS EXISTANT au 31 décembre	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT des rentes acquises.	NOMBRE.	MONTANT des rentes annuelles.
En 1902	959,703	5,359,456	22,718	1,200,870 19	521,033	7,210,434 76	4,869	1,666.922 84
En 1901	856,421	4,850,608	20,338	1,106,266 22	389,399	3,204,365 18	3,620	1,052,173 1[illegible]
Différences en 1902.	+ 103,282	+ 508,848	+ 2,380	+ 94,603 97	+ 131,634	+ 4,006,069 58	+ 1,249	+614,749 6[illegible]
	ou	ou	ou	ou	ou	ou	ou	ou
	+ 12.06 p. %	+10.49 p. %	+ 11 70 p. %	+8.55 p. %	+ 33.80 p. %	+ 125.02 p. %	+ 34.50 p. %	+ 58,42 p. %

Annexes à consulter.

Caisse d'assurances.

	VERSEMENTS.		PAIEMENTS.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1902	3,257	778,602	8	9,068 23
En 1901	2,330	657,140	3	5,295 38
Différences en 1902 . . .	+ 927 ou + 39.78 p. °/₀	+ 121,462 ou + 18.48 p. °/₀	»	+ 4,672 85 ou + 88.24 p. °/₀

II. — PERMIS DE PÊCHE.

Le nombre de permis délivrés en 1902, s'est élevé à 64,808 et le montant, à fr. 143,591. II, p. B, 19, III, p. B, 20 et 21, VI, p. B, 24.

En 1901, ce nombre avait été de 61,305 et le montant, de fr. 132,901.

On constate donc une augmentation de 3,503 (5.71 p. c.) quant au nombre et de fr. 10,690 (8.04 p. c.) quant au montant.

Le produit de la taxe qui avait été, en 1901, de fr. 6,130-50, a atteint, en 1902, fr. 6,480-80, soit une augmentation de fr. 350-30 (5.71 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 1902, à fr. 68,654-55; cette somme est supérieure de fr. 6,833 ou 11.05 p. c., au montant des droits perçus en 1901 (fr. 61,821-55).

La vente de papiers timbrés et de timbres adhésifs, qui avait été de fr. 233,743-50 en 1901, a atteint, en 1902, fr. 233,880-13, soit une augmentation de fr. 136-63 ou 0.06 p. c.

J. — PAIEMENT DES ALLOCATIONS ACCORDÉES EN VERTU DE L'ARTICLE 9 DE LA LOI DU 10 MAI 1900 SUR LES PENSIONS DE VIEILLESSE.

Un arrêté royal en date du 13 juin 1901 a chargé l'administration des postes du paiement, pour le compte du Département de l'industrie et du travail, des allocations annuelles de 65 francs.

Le montant des paiements effectués de ce chef, qui s'était élevé à 5,514,470 francs, pour la période prenant cours à cette date jusqu'au 31 décembre suivant, a atteint, en 1902, 18,175,950 francs.

Les quittances relatives à ces paiements étant d'un import unique de fr. 32.50, les sommes mentionnées ci-dessus représentent respectivement 169,676 et 559,260 titres encaissés.

IV.

Bureaux de poste et boites aux lettres.

Il y avait, à la fin de 1875, 486 bureaux; au 31 décembre 1902, nous comptons 1,182 bureaux, dont 26 ne pourront être mis en activité qu'en 1903.

Parmi ces 1,182 bureaux se trouvent 375 sous-perceptions, 34 bureaux de dépôt de poste, 151 dépôt-relais et 43 agences.

A la fin de 1901, il y avait 8,277 boîtes aux lettres; en 1902, le nombre en a été porté à 8,500. Soit 223 nouveaux placements.

	En 1902.	En 1901.	Différence pour 1902.
Boîtes attachées aux malles-poste. .	72	70	+ 2
— — aux trains vicinaux .	144	138	+ 6
Lettres recueillies dans les boîtes des malles-poste.	361,715	365,730	— 4,015

V.

Distribution et transmission des correspondances.

§ 1er. — Service de distribution.

Le nombre des facteurs chargés du service de la distribution des correspondances, des levées de boîtes, etc., était, en 1901, de 4,023. En 1902, il s'est élevé à 4,133, augmentation : 110.

Le nombre des distributions journalières dans les localités pourvues de bureaux à attributions complètes, a été de 2 dans 546 localités, de 3 dans 229 localités, de 4 ou 5 dans 157 localités, de 6 ou 7 dans 8 localités, et de 9 dans 1 localité.

1 perception et 1 sous-perception n'ont qu'une seule distribution.

Des 1,685 communes rurales non pourvues de bureau ou ayant un bureau sans service de distribution (207), il y en a 8 qui sont desservies neuf fois par jour (faubourgs de Bruxelles); 4 qui sont desservies six fois, 5 sont desservies cinq fois, 13 quatre fois, 37 trois fois, 941 deux fois et 677 une fois.

Depuis 1896, une distribution supplémentaire a été accordée à 837 localités.

§ 2. — Service de transmission.

Bureaux ambulants (wagons-poste). — Les lignes parcourues par les bureaux ambulants ont été, en 1902, au nombre de 23, sur lesquelles ont circulé, comme en 1901, 70 bureaux ambulants effectuant chacun un voyage quotidien.

Le parcours journalier moyen des wagons-poste était, en 1901, de 6.859 kilomètres; en 1902, il a été de 6,796 kilomètres; diminution : 43 kilomètres.

Services de malles-poste. — Ces services ont été, en 1902, au nombre de 76, soit 2 de plus qu'en 1901 (74).

Le trajet journalier moyen des malles-poste a été, en 1902, de 3,128 kilomètres, soit 68 kilomètres de plus qu'en 1901 (3,060).

En 1902, les services de malles-poste ont transporté approximativement le même nombre de voyageurs qu'en 1901 (225,570).

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 1902.		En 1901.		Différences pour 1902.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
Fonctionnaires et employés, y compris les commis auxiliaires, sous-percepteurs, agents de dépôt et gérants d'agence.	2,682	268	2,614	260	+ 68	+ 8
Facteurs, gens de service et autres agents subalternes	4,369	52	4,246	49	+ 123	+ 3
Totaux.	7,051	320	6,860	309	+ 191	+ 11
	7,371		7,169		+ 202	

VII.

Résultats financiers.

§ 1er. — Recette.

La recette faite en 1902 s'élève à fr. 27,348,926-53, soit une augmentation de fr. 1,044,139-78, ou de 3.969 p. c., sur celle de 1901, qui était de fr. 26,304,786-75.

§ 2. — Dépense.

La dépense s'est élevée en 1902, à la somme de fr. 13,792,153-66, à laquelle doit être ajoutée la quote-part des postes dans les frais généraux d'administration, fixée, pour 1902, à 554,937 francs.

La dépense totale s'étant élevée à fr. 14,347,090-66 et la recette brute à fr. 27,348,926-53, le rapport entre ces deux sommes est de 52.46 p. c., tandis qu'il était en 1901, de 55.54 p. c.

La recette nette s'élève, pour 1902, à fr. 13,001,835-87.

Les sommes ci-dessus ne comprennent pas 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.

ANNEXES
DE LA PARTIE B.

N° I. — *Mouvement des correspondances, d'après les moyennes*

ANNÉES.	LETTRES 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.	36,393,474	11.08	15,741,622	27 79	52,135,096	15.64	682,175	»
1872.	37,775,478	3.79	15,415,998	— 2.07	53,191,476	2.02	3,088,410	352.72
1873.	39,348,023	4.16	16,306,836	5.78	55,654,859	4.63	4,657,341	51,32
1874.	41,106,249	4.47	16,902,672	3.65	58,008,891	4.23	5,970,549	28.19
1875.	42,806,823	4.14	17,715,948	4.81	60,522,771	4.33	7,674,800	26.81
1876.	43,491,996	1.61	18,354,580	3.60	61,846,576	2.18	8,893,340	17.45
1877.	44,905,003	3.25	18,736,091	2.08	63,641,094	2.90	10,031,658	12.80
1878.	45,307,469	0.90	19,152,644	2.22	64,460,113	1.29	11,430,942	10.96
1879.	48,456,143	6.94	20,570,806	7.40	69,026,949	7.08	14,426,918	26.91
1880.	50,868,309	4.89	22,550,749	9.63	73,419,058	6.36	15,778,322	4.61
1881.	54,409,277	6.96	23,218,211	2.96	77,627,488	5.73	16,730,012	13.21
1882.	57,307,849	5.33	24,321,460	4.75	81,629,309	5.16	18,394,220	9.95
1883.	60,314,189	5.25	26,115,115	7.37	86,429,304	5.88	18,853,414	2.49
1884.	61,021,460	1.17	27,182,090	4.09	88,203,550	2.05	19,799,000	5.02
1885.	62,267,599	2.04	29,230,551	7.54	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	21,053,946	— 0.12
1887.	62,174,789	0.39	24,656,279	—14.42	86,831,068	— 4.31	21,416,148	1.72
1888.	64,563,036	3.84	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	28,453,048	22.58
1890.	67,306,796	— 1.13	28,177,695	2.88	95,484,491	0.018	31,044,761	9.00
1891.	68,679,999	2.04	29,122,556	3.35	97,802,555	2.43	31,170,984	0.50
1892.	70,276,390	2.32	29,018,851	— 0.36	99,295,241	1.53	32,914,882	5.59
1893.	72,296,026	2.87	30,011,696	3.42	102,307,722	3.03	33,320,300	1.23
1894.	75,118,796	3.90	30,798,846	2.62	105,917,611	3.53	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.	77,334,038	— 1.31	33,332,952	5.27	110,566,990	0.59	37,367,772	— 0.87
1897.	82,509,866	6 83	35,338,824	6.02	117,848,690	6.59	40,458,860	8.27
1898	86,042,757	4.28	36,997,464	4.69	123,040,221	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	41,391,326	5.89	137,617,928	5.70	51,178,010	10.00
1901.	101,501,260	5.48	44,213,548	6.82	145,714,808	5.88	55,664,856	8.77
1902.	103,563,351	2.03	48,467,371	9.62	152,030,722	4.33	60,006,492	7.80
Augmentation annuelle moyenne pendant les cinq dernières années	4,210,697	4.66	2,625,709	6.53	6,836.406	5.23	3,909,526	8.21

(1) Pour les années antérieures à 1870, voir le Compte rendu de 1881, annexe XCI.

fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 *à* 1902 (1).

CARTES POSTALES				LETTRES DE SERVICE.		JOURNAUX.		IMPRIMÉS.	
DE OU 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	»	46,871,539	»	18,125,198	»
5,174	»	687,319	»	6,851,572	— 16.19	49,403,536	5.40	18,033,253	— 0.51
6,591	27.38	3,095,001	350.28	7,337,252	7.08	51,243,101	3.72	22,018,724	22.10
16,120	144.57	4,673,461	51.00	7,966,712	8.58	52,771,524	2.98	25,967,383	17.93
65,312	305.16	6,035,861	29.15	8,139,177	2.16	58,825,598	11.47	30,094,207	15.89
276,800	323.81	7,848,600	30.03	8,499,343	4.43	65,480,000	11.31	33,335,000	10.76
1,090,980	294.14	9,984,320	27.21	8,868,300	4.34	68,969,000	5.33	31,753,000	— 4.75
1,639,638	50.29	11,671,296	16.89	9,201,495	3.75	72,058,000	4.48	30,473,000	— 4.03
2,045,602	24.75	13,176,514	12.89	9,867,993	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	1.82	28,041,000	— 2.11
3,337,906	28.69	18,116,228	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	82,573,000	14.96	40,538,000	10.54
4,192,656	17.38	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	12.05	24,748,490	6.35	13,793,075	4.57	94,522,000	3.51	54,959,000	18.01
5,460,624	10.33	26,539,344	7.24	13,917,560	0.90	103,559,000	9.56	51,473,000	— 6.34
5,515,068	1.00	26,568,984	0.11	14,123,401	1.48	94,394,000	— 8.85	55,268,000	7.37
3,991,091	—27.63	25,407,239	— 4.37	14,816,165	4.90	94,024,000	— 0.39	56,665,000	2.53
4,272,346	7.05	27,484,548	8.18	15,977,216	7.83	95,837,755	1.93	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	36,865,077	7.38	16,567,165	— 2.66	94,639,558	3.37	73,599,461	7.51
6,055,257	3.50	37,226,241	0.98	18,484,731	11.57	96,287,637	1.74	81,978,680	11.38
6,345,300	4.79	39,260,182	5.46	17,891,763	— 3.21	100,693,346	4.5	88,274,979	7.68
6,875,466	8.36	40,195,766	2.38	19,103,155	6.77	108,221,087	7.48	80,579,743	— 8.72
6,977,737	1.49	42,502,135	5.74	20,578,796	7.72	103,449,177	— 4.41	82,263,614	2.09
7,482,020	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	101,513,576	— 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	96,156,423	5.68
9,836,385	9.76	53,174,433	7.60	23,455,925	1.34	122,451,701	10.73	107,960,411	11.93
11,276,746	14.64	57,800,288	8.70	24,119,473	2.83	127,701,208	4.29	114,924,460	6.45
14,206,933	25.98	65,384,943	13.12	25,365,408	5.17	134,724,720	5.50	123,648,551	7.59
14,921,166	5.03	70,586,022	7.95	26,365,128	3.94	137,755,683	2.25	133,492,970	7.96
16,752,944	12.28	76,739,436	8.75	27,393,304	3.90	139,744,644	1.44	154,492,624	15.73
1,558,271	13.54	5,467,797	9.22	849,497	3.44	5,831,481	4.84	11,607,240	9.93

N° II. — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste* (1).

Comparaison des années 1902 et 1901.

	ANNÉES		DIFFÉRENCES pour
	1902.	**1901.**	**1902.**
Lettres et boîtes avec valeur déclarée.			
Nombre des lettres : originaires de l'intérieur à destination de l'intérieur.	239,843	244,856	— 5,013
originaires de l'intérieur — de l'étranger.	75,808	76,331	— 523
originaires de l'intérieur : Ensemble.	315,651	321,187	— 5,536
originaires de l'étranger	101,041	100,933	+ 108
Ensemble.	416,692	422,120	— 5,428
Nombre des boîtes : originaires de l'intérieur à destination de l'étranger	422	331	+ 91
originaires de l'étranger	4,684	3,951	+ 733
Ensemble.	5,106	4,282	+ 824
Totaux.	421,798	426,402	— 4,604
Montant des lettres : originaires de l'intérieur à destination de l'intérieur	384,176,034 36	373,247,157 56	+10,071,423 20
originaires de l'intérieur — de l'étranger.	79,574,194 76	81,488,168 6	— 1,913,973 87
originaires de l'intérieur : Ensemble.	442,750,229 12	454,735,326 49	—11,985,097 07
originaires de l'étranger	76,229,505 89	76,314,759 83	- 85,253 94
Ensemble.	518,979,735 01	531,050,086 02	12,070,351 01
Montant des boîtes : originaires de l'intérieur à destination de l'étranger	421,616 40	411,199 45	+ 10,416 95
originaires de l'étranger	1,087,492 90	1,021,837 35	+ 65,655 55
Ensemble.	1,509,109 30	1,433,036 80	+ 76,072 50
Totaux.	520,488,844 31	532,483,122 82	—11,994,278 51
Produit : port	91,038 15	91,765 25	— 727 10
droit proportionnel et droit fixe réunis.	157,600 49	162,677 99	— 5,077 80
Totaux.	248,638 34	254,443 24	— 5,804 90
Nombre de lettres perdues ou spoliées	11	2	+ 9
Montant total des valeurs perdues et remboursées	(2) 44,947 44	(3) 5,525	+ 39,422 44
Mandats et bons de poste.			
Nombre de : mandats de et à destination de l'intérieur	(4) 1,525,197	(5) 1,451,246	+ 73,951
bons de poste	1,448,761	1,401,588	+ 47,173
mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger	502,297	482,926	+ 19,371
Ensemble.	3,476,255	3,335,760	+ 140,495
mandats originaires de l'étranger.	441,953	418,721	+ 23,232
Totaux.	3,918,208	3,754,481	+ 163,727
Montant des : mandats de et à destination de l'intérieur	(4)184,493,857 45	(5)174,586,068 63	+ 9,907,788 83
bons de poste	12,141,216	11,708,254 »	+ 432,962
mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger	26,613,992 47	26,020,930 29	+ 593,062 18
Ensemble	223,249,065 92	212,315,252 91	+10,933,813 01
mandats originaires de l'étranger.	26,389,570 64	24,478,060 8	+ 1,911,509 75
Totaux.	249,638,636 56	236,793,313 80	+12 845,322 76
Produit de la taxe : Mandats du service intérieur	463,212 95	438,721 65	+ 24,491 30
Bons de poste	91,260	88,027 60	+ 3,232 40
Mandats du service international	276,525 46	263,736 86	+ 12,788 60
Totaux.	830,998 41	790,486 1.	+ 40,512 30
Mandats et bons de poste remboursés à charge du Trésor : Nombre	12	32	— 20
Montant	270 22	2,510 61	— 2,240 39
Effets de commerce.			
a. *Acceptation.*			
Nombre d'effets déposés	38,139	41,685	— 3,546
Produit de la taxe	7,627 80	8,337	— 709 20
Nombre de protêts : par huissiers	229	253	— 24
par agents des postes	202	145	+ 57
b. *Encaissement.*			
Nombre d'effets : déposés	2,945,911	2,842,627	+ 103,284
encaissés.	2,735,435	2,650,837	+ 84,598
Montant des effets : déposés	696,611,023 08	702,817,259 16	— 6,206,236 08
encaissés.	655,566,940	663,952,898 73	— 8,385,958 73
Produit de la taxe	(6) 1,048,458 10	1,030,247	+ 18,211 10
Nombre d'effets protestés : par huissiers	61,139	57,592	+ 3,547
par agents des postes	118,488	105,797	+ 12,691

(1) Outre les valeurs mentionnées au présent tableau, la Poste a, en 1902, transporté celles que renfermaient 3,089,502 *lettres recommandées*. Treize de ces lettres ont été perdues dans le service belge.

(2) Dont fr. 42,380-94 à charge du Trésor.

(3) Dont fr. 5,525 à charge du Trésor.

(4) Non compris : 1° 93,093 mandats, s'élevant à fr. 27,484,016-82, émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce; 2° une somme de fr. 1,048,337 (taxe fr. 3,092-55), liquidée, pour compte du Département de l'Agriculture, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues impropres à la consommation, et 3° une somme de fr. 2,518,974-08 taxe fr. (4,271-80, payée pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec primes.

(5) Non compris : 1° 89,807 mandats s'élevant à fr. 26,937,989-96, émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce ; 2° une somme de fr. 1,333,501-91 (taxe fr. 3,876-65, liquidée pour compte du Département de l'Agriculture, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues impropres à la consommation et 3° une somme de fr. 2,241,499-31 (taxe fr. 3,876-30, payée pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec primes.

(6) Y compris les taxes perçues pour l'envoi d'avis de paiement ou de non-paiement (fr. 1,108-30), pour le paiement, aux facteurs en tournée, d'effets non soldés à présentation (fr. 334-80), et pour la remise, à des tiers, de récépissés de versement en compte-courant (fr. 55-20.)

N° II. (*Suite.*) — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste.*

Comparaison des années 1902 et 1901.

	ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1902.
	1902.	**1901.**	
Quittances.			
Encaissement.			
Nombre de quittances déposées (service intérieur)	(1) 7,949,276	7,624,805	+ 324,471
Montant des quittances — déposées	(1) 349,466,479 91	335,375,317 79	+ 14,091,162 19
Montant des quittances — encaissées	302,208,613 59	287,196,599 80	+ 15,012,013 79
Produit de la taxe	(1) 1,406,131 45	1,340,903 05	+ 65,228 40
Abonnements aux journaux.			
Nombre d'abonnements demandés — Journaux belges	464,606	409,928	+ 54,678
Nombre d'abonnements demandés — étrangers	(2) 30,070	28,223	+ 1,847
Nombre d'abonnements demandés — Totaux	494,676	438,151	+ 56,525
Montant des abonnements souscrits	2,415,652 09	2,295,168 73	+ 120,483 36
Produit de la taxe	58,421 49	58,914 54	— 493 05
Permis de pêche.			
Nombre de permis délivrés	64,808	61,305	+ 3,503
Montant des permis délivrés	143,591	132,901	+ 10,690
Produit de la taxe	6,480 80	6,130 50	+ 350 30
Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.			
Encaissement.			
Nombre de coupons et de titres amortis déposés	139,707	146,917	— 7,210
Montant des coupons et des titres amortis — déposés	1,233,021 98	1,384,477 25	— 151,455 27
Montant des coupons et des titres amortis — encaissés	1,196,135 61	1,343,213 07	— 147,077 43
Produit de la taxe	2,698 90	2,866 90	— 168
Recouvrements de valeurs avec l'étranger.			
Nombre de valeurs déposées — originaires de l'intérieur	(3) 62,360	58,070	+ 4,290
Nombre de valeurs déposées — — l'étranger	(4) 135,112	122,887	+ 12,225
Montant des valeurs à recouvrer — — l'intérieur	(3) 4,164,140 76	3,922,567 43	+ 241,573 33
Montant des valeurs à recouvrer — — l'étranger	(4) 4,792,447 79	4,574,430 76	+ 218,017 03
Montant des valeurs recouvrées — — l'intérieur	(3) 3,266,615 33	2,970,833 47	+ 295,781 86
Montant des valeurs recouvrées — — l'étranger	3,709,027 47	3,652,674 06	+ 56,353 41
Taxes d'encaissement perçues sur les valeurs reçues de l'étranger	(4) 10,690 30	9,508 90	+ 1,181 40
Nombre de valeurs protestées en Belgique — par huissiers	448	447	+ 1
Nombre de valeurs protestées en Belgique — par agents des postes	17	3	+ 14

(1) Y compris 56,978 quittances d'envois contre remboursement s'élevant à fr. 876,025-57 et ayant donné un produit de fr. 9,580-35.
(2) Non compris 1,275 inscriptions à des journaux français, dont la taxe est confondue avec celle des mandats internationaux.
(3) Ce renseignement, qui comprend les envois contre remboursement, fait défaut pour les valeurs belges à destination de la Hongrie.
(4) Y compris 48,654 envois contre remboursement s'élevant à fr. 538,905-21 et pour lesquels on a perçu fr. 3,916-20 du chef de taxe d'encaissement des envois recouvrés.

N° III. — *Renseignements*

Comparaison des

DÉSIGNATION DU MOUVEMENT.		LETTRES								CARTES POSTALES.	CARTES DE VISITE sous enveloppe ouverte.
		PRIVÉES				DE SERVICE			Totaux.		
		ordinaires.	recommandées.	assurées.	Ensemble.	ordinaires.	recommandées.	Ensemble.			
Intérieur.	En 1902	102,072,177	1,251,331	239,843	103,563,351	24,708,528	2,498,602	27,207,130	130,770,481	60,006,492	7,441,668
	En 1901	100,045,400	1,211,004	244,856	101,501,260	23,668,996	2,503,775	26,172,771	127,674,031	55,664,856	6,767,436
	Différences	+2,026,777	+ 40,327	— 5,013	+2,062,091	+1,039,532	— 5,173	+1,034,359	+3,096,450	+ 4,341,636	+ 674,232
International. Expéditions de Belgique.	En 1902	25,627,381	826,199	(a) 76,230	26,529,810	63,024	28,042	91,066	26,620,876	8,893,664	»
	En 1901	22,701,003	793,859	(b) 76,662	23,571,524	68,003	26,854	94,857	23,666,381	8,183,162	»
	Différences	+2,926,378	+ 32,340	— 432	+2,958,286	— 4,979	+ 1,188	— 3,791	+2,954,495	+ 710,502	»
International. Expéditions de l'étranger.	En 1902	20,819,864	1,011,972	(c) 105,725	21,937,561	80,392	14,716	95,108	22,032,669	7,859,280	»
	En 1901	19,657,976	879,161	(d) 104,884	20,642,024	80,652	16,848	97,500	20,739,524	6,738,004	»
	Différences	+1,161,888	+ 132,808	+ 841	+1,295,537	— 260	— 2,132	— 2,392	+1,293,145	+1,121,276	»
En général.	En 1902	148,519,422	3,089,502	(e) 421,798	152,030,722	24,851,944	2,541,360	27,393,304	179,424,026	76,759,436	7,441,668
	En 1901	142,404,379	2,884,027	(f) 426,402	145,714,808	23,817,651	2,547,477	26,365,128	172,079,936	70,586,022	6,767,436
	Différences	+6,115,043	+ 205,475	— 4,604	+6,315,914	+1,034,293	— 6,117	+1,028,176	+7,344,090	+6,173,414	+ 674,232

(*a*) Dont 422 boîtes avec valeur déclarée.
(*b*) Dont 331 boîtes avec valeur déclarée.
(*c*) Dont 4,684 boîtes avec valeur déclarée.
(*d*) Dont 3,931 boîtes avec valeur déclarée.
(*e*) Dont 5,106 boîtes avec valeur déclarée.
(*f*) Dont 4,282 boîtes avec valeur déclarée.
(*g*) Y compris 56,978 quittances d'envois contre remboursement.
(*h*) Y compris les envois contre remboursement.
(*i*) Y compris 48,634 envois contre remboursement.
(*j*) Les abonnements aux journaux belges, pris à l'étranger, sont compris dans le mouvement à l'intérieur.
(*k*) Les lettres originaires de l'étranger tombées en rebut sont renvoyées directement par les bureaux d'échange sans en tenir attachement.
(*l*) Ces chiffres se décomposent comme il suit :

Exprès pour le rayon local. . .	remis par la Poste.	105,502
	— le Télégraphe.	1,884,886
Exprès en dehors de ce rayon. .	remis par la Poste.	15,605
	— le Télégraphe.	75,453
	Total. . . .	2,077,426

(*m*) Le nombre des exprès originaires de l'étranger est compris dans celui de 2,077,426 figurant en tête de la colonne.

statistiques du mouvement postal.

années 1902 et 1901.

JOURNAUX	IMPRIMÉS.	ÉCHANTILLONS	PAPIERS D'AFFAIRES	MANDATS ET BONS de poste — Mandats	MANDATS ET BONS de poste — Bons	COUPONS d'actions et d'obligations et titres amortis déposés.	EXPRES (Envois de toute nature)	EFFETS de commerce déposés — à l'acceptation	EFFETS de commerce déposés — à l'encaissement	QUITTANCES déposées à l'encaissement	ABONNEMENTS souscrits à la poste — aux journaux belges	ABONNEMENTS souscrits à la poste — aux journaux étrangers	LETTRES (comptées en rebut	Boîtes louées pour le retrait des correspondances	Permis de pêche.
121,214,262	136,353,958	4,782,544	1,797,198	1,525,197	1 448,761	139,707	(i) 2,077,426	38,139	2,945,911	(g) 7,949 276	464,606	»	179,846	1762	61,808
121,018,820	117,535,028	4,562,532	1,679,912	1,451,246	1,401,588	146,917	1,919 988	41,685	2,842,627	7,624 805	409,928	»	185,133	1718	61,305
+ 195,442	+18,818,930	+ 220 012	+117,288	+ 73,951	+ 47,173	— 7,210	+57,438	— 3,546	+ 103 284	+324,471	+ 54,678	»	— 5,307	+44	+ 3,503
12,350,390	9,854,318	1,488,422	290,290	502,297	»		43,571	»	»	(h) 62,860	(j)	»	72,741		»
10,847,551	8,650,434	1,509,963	212,134	482,926	»	»	17,343	»	»	55,070	(j)	»	70, 321	»	»
+ 1,502,839	+ 1,203,904	— 21,541	+ 78,156	+ 19,371	»	»	+26,228	»	»	+ 4,290	(j)	»	+ 2,420	»	»
6,179,992	8, 284,328	1,538,784	284,856	441,953	»	»	(l)	»	»	(i) 135,112	»	30,070	(k)	»	»
5,889,312	7,307,508	1,475,916	241,176	418,721	»	»	»	»	»	122,687	»	28,223	(k)	»	»
+ 290,680	+ 976,820	+ 62,868	+ 43,680	+ 23,232	»	»	»	»	»	+ 12,225	»	+1 847	(k)	»	»
139,744 644	154,492,624	7,809,750	2,372,344	2,469,447	1,448,761	139,707	2 120 997	38,139	2,945,911	8,146,748	464,606	30 070	252,587	1762	64,808
137,755,683	133 492,970	7,548,411	2,133,222	2,352,893	1,401,588	146 917	2 037,311	41,685	2,842,627	7,805,762	409,928	28,223	255,474	1718	61,305
+ 1,988,961	+20,999,654	+ 261,339	+239,122	+ 116,554 + 46 727	+ 47,173	— 7,210	+83,686	— 3 546	+ 103,281	+340,986	+54 678	+1,847	— 2,887	+44	+ 3,503

N° IV. — *Recettes postales de toutes natures.* —

		PRODUIT des timbres-poste employés à l'affranchissement des correspondances et des valeurs d'encaissement (moins les effets et les permis de pêche), des enveloppes timbrées, des cartes postales, des cartes-lettres et des chiffres-taxes	TAXE sur les effets de commerce à l'acceptation et à l'encaissement.	TAXE d'affranchissement en espèces des journaux (Abonnements - poste).	TAXE sur les abonnements aux JOURNAUX.	TAXE sur la vente des permis de pêche	TAXE SUR LES MAN
							Service interne.
		fr. c.	fr. c.	Fr c	fr c.	Fr c.	fr. c.
Résultats de l'année.	1902. . .	23,769,385 98	1,056,085 90	632,296 74	58,421 49	6,480 70	470,577 10
	1901. . . .	22,813,459 61	1,038,584 »	612,521 34	58,914 54	6,130 50	446,475 20
Différences pour 1902	en plus . .	955,926 37	17,501 90	19,775 40	»	350 20	24,101 90
	en moins. .	»	»	»	493 05	»	»

N° V. — *Relevé des timbres-poste, enveloppes-lettres, enveloppes timbrées, cartes postales,*

QUAN

		TIMBRES-POSTE.									
		DE 1 centime.	DE 2 cent.	DE 5 cent	DE 10 cent.	DE 20 cent	DE 25 cent.	DE 35 cent.	DE 50 cent	DE 1 franc.	DE 2 francs.
Résultats de l'année	1902 .	137,805,575	16,161,716	69,442,649	101,140,378	5,631,813	17,243,136	1,019,657	1,746,891	361,109	85,002
	1901 . .	126,120,837	15,329,502	63,676 800	98,210,524	5,376,277	16,726,860	1,478,479	1,704,221	358,026	85,501
Différences pour 1902. .	en plus	11,684,738	832,214	5,765,849	2,929,854	258,536	516,276	41,178	43 670	3,583	»
	en moins	»	»	»	»	»	»	»	»	»	499

V

		Fr. c.	fr. c.	fr c	fr c	fr c	fr c	fr c	Fr c	fr c	Fr. c.
Résultats de l'année.	1902 . .	1,378,055 75	323,234 32	3,472,132 45	10,114,037 80	1,126,962 60	4 310,784 »	531,879 95	873, 445 50	361,609 »	170,004 »
	1901 . .	1,261,208 37	306,590 04	3,183,840 »	9,824 052 40	1,075,255 40	4,181 715 »	517,467 65	851,610 50	358 026 »	171,002 »
Différences pour 1902 .	en plus.	116,847 38	16,644 28	288,292 45	292,985 40	51,707 20	129,069 »	14,412 30	21,835 »	3,583 »	»
	en moins.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	998

(*a*) Il n'a été porté en recette, en 1902, que fr 24,851,952-58, soit en moins fr. 886 7(6-78, montant de la valeur des timbres-poste employés : 1° pour taxe des non-valeurs ; 2° pour dépôt à la Caisse d'épargne, etc , 3° pour remboursement au Télégraphe des frais d'exprès représentés en timbres-poste sur des objets remis à domicile par les porteurs du Télégraphie, 4° pour la liquidation des sommes dont les bureaux des postes sont à découvert du chef de la remise des correspondances par exprès, et 5° pour timbres ajoutés comme appoint sur les bons de poste.
En 1901, il avait été porté en recette fr. 23,858,174-11.

Comparaison des années 1902 *et* 1901.

DATS DE POSTE. Service International.	TAXE sur les bons de poste	PRODUITS extraordinaires.	RELIQUAT DES DÉCOMPTES avec les offices étrangers en plus (+) ou en moins (—)	ENSEMBLE.	*Observations.*
Fr. c	Fr c	Fr c	Fr c	Fr c	
274,279 65	91,260 »	51,330 05	938,898 92	27,348,926 53	
266,172 91	88,027 60	50,886 35	923,614 70	26,304,786 75	
8,106 74	3,232 40	443 70	15,194 22	1 044,139 78	
»	»	»	»	»	

cartes-lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1902 *et* 1901.

TITÉS.

ENVELOPPES lettres de 11 centimes	ENVELOPPES timbrees de 11 centimes.	CARTES POSTALES. SIMPLES. De 6 cent.	CARTES POSTALES. SIMPLES. De 10 cent	CARTES POSTALES. DOUBLES. De 10 cent.	CARTES POSTALES. DOUBLES. De 20 cent	CARTES-LETTRES. De 10 cent	CARTES-LETTRES. De 25 cent	CHIFFRES-TAXES. De 5 cent.	De 10 cent.	De 20 cent.	De 50 cent.	De 1 franc.	TOTAL.
10,094	142,260	42,558,756	2,358,817	225,678	24,010	4,151 536	30,001	197,937	446,748	550 400	88,771	17,034	491,941,471
9,878	135,057	41,567,941	2,344,526	222,251	22 646	4,086,965	30,497	186, 363	391,455	531,996	91,231	17,808	378,706,641
216	7,203	990,815	14,291	3,427	1,364	64,571	»	9,574	55,293	16,404	»	»	+ 23,234,830
»	»	»	»	»	»	»	493	»	»	»	2,460	774	

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	
1,110 34	15,618 60	2,127,937 80	235,881,70	22 567 80	4,802 »	415,153 60	7 501 »	9 796 85	44,674 80	110,080 »	44,385 50	17,034 »	25,718,719 36 (a)
1,086 58	14,856 27	2,078,397 05	234,452 60	22,225 10	4,529 20	408,696 50	7,821 25	9,318 15	39,145 50	106,799 20	43,615 50	17,808 »	24,718 321 26
23 76	792 33	49,540 75	1,429 10	342 70	272 80	6,457 10	»	478 70	5,529 30	3,280 80	»	»	+ 1,000,398 10
»	»	»	»	»	»		123 25	»	»	»	1,230 »	774	

N° VI. — *Relevé des permis de pêche délivrés.*

Comparaison des années 1902 et 1901.

DÉSIGNATION du MOUVEMENT.		PERMIS de fr.						TOTAL
		1 (simples)	2 (doubles)	3 (simples)	4 (doubles)	8(1) (simples)	10 (simples)	
		QUANTITÉS.						
Résultats de l'année	1902. . .	20,031	1,459	36,397	3,405	466	3,050	64,808
	1901. .	19,691	1,303	33,545	2,712	1,315	2,741	61,305
Différences pour 1902	en plus. .	340	156	2,852	693	»	309	+ 3,503
	en moins.	»	»	»	»	849	»	
		VALEURS.						
		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr
Résultats de l'année	1902. . .	20 031	2,918	72,794	13,620	3,728	30,500	143.591
	1901. . .	19,691	2,606	67,086	10 848	5,260	27,410	132,901
Différences pour 1902	en plus. .	340	312	5,708	2,772	»	3.090	+ 10,690
	en moins.	»	»	»	»	1,532	»	

(1) A partir du 1er janvier 1902, le prix du permis simple de 4 francs a été porté à 8 francs.

(1)

PARTIE C.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES

CHAPITRE Ier

TÉLÉGRAPHES

I.

Renseignements généraux.

Relations internationales.

Le bureau télégraphique d'Anvers (Bourse) a été relié directement aux bureaux de l'« Anglo-american telegraph Company » en Angleterre et en Irlande.

Pendant le jour, l'échange des télégrammes a lieu avec le bureau que la dite compagnie possède à Londres ; la nuit, la correspondance s'établit avec le poste de Valentia (Irlande), point d'atterrissement des câbles anglo-américains. Cette nouvelle relation a beaucoup accéléré la vitesse des transmissions télégraphiques entre la Belgique et l'Amérique. Dans les circonstances normales du trafic, l'échange des télégrammes entre Anvers et New-York s'accomplit dans un délai moyen de 15 minutes.

***

De nouveaux câbles ont été posés :

1°) Entre Waterville (Irlande) et Fayal (Açores);

2°) Entre Perth (Australie occidentale) et Adelaïde (Australie méridionale) — prolongement de la voie directe entre les Iles britanniques et l'Australie par l'Afrique méridionale ;

3°) Entre le Queensland et l'île Vancouver (Amérique britannique) — avec points intermédiaires d'atterissement aux îles Norfolk, Souva (Fiji) et Fanning, et embranchement de l'île Norfolk vers la Nouvelle-Zélande.

L'immersion de ce dernier câble a ouvert une communication télégraphique nouvelle avec l'Océanie que l'on peut maintenant atteindre à la fois par la voie des Indes, par la côte occidentale d'Afrique et par les câbles

transatlantiques du nord reliant l'Europe à l'Amérique et dont les différente points d'atterrissement en Amérique sont reliés à Vancouver par des lignes terrestres.

L'ouverture de cette voie nouvelle a eu pour conséquence d'apporter d'importantes réductions de taxes dans le tarif avec l'Australie et avec d'autres contrées de l'Océanie.

* * *

L'administration russe a étendu son réseau jusqu'en Mandchourie et dans la presqu'île de Kvantoung.

Ensuite de cette extension, la taxe des correspondances à destination des bureaux russes établis dans ces deux provinces, précédemment fixée à fr. 7.00 par mot, se trouve réduite, par la voie « Russie-Khabarovsk », à fr. 1.30, taxe égale à celle qui est fixée pour les bureaux de la Russie d'Asie, 2e région.

Par la voie des Indes, la taxe reste fixée à fr. 7.00 par mot.

* * *

Le développement du réseau télégraphique dans la 3e région de l'Egypte a créé une voie nouvelle avec les possessions italiennes de l'Erythrée — par Kassala.

* * *

D'importantes réductions de taxes ont été consenties également pour l'échange des correspondances avec les bureaux du Golfe Persique, les Indes britanniques, la Birmanie, Ceylan, la presqu'île de Malacca, les Indes néerlandaises, les Philippines et l'Afrique occidentale et méridionale.

D'autre part, les facilités postales s'étant améliorées dans le Golfe Persique, les taxes d'exprès très élevées à percevoir pour le transport des télégrammes à Bunder-Abbas, Lingah et Bassidore ont été abolies. Les télégrammes peuvent maintenant être envoyés par la poste aux différents points du Golfe Persique, non reliés au réseau télégraphique, à partir de Karachi, de Bushire, ou de Mascat (Muscat), sans aucune taxe spéciale pour le transport postal.

* * *

Il reste à signaler l'adhésion de la Crète, de l'Uruguay et de la fédération des télégraphes australiens à l'union télégraphique internationale, fondée en 1865 par une convention générale, revisée à Saint-Pétersbourg en 1875.

II.

Statistique des correspondances.

§ 1. — Télégrammes privés.

a. *Services réunis.*

Les résultats, en 1902 et en 1901, des deux services (intérieur et international) sont ci-après résumés et comparés :

		CORRESPONDANCES			
		intérieures.	internationales		TOTAL.
			au départ et à l'arrivée	en transit.	
Mouvement.	1902. .	3,302,254	2,853,105	468,442	6,603,801
	1901. .	5,331,003	2,790,159	520,638	6,641,800
Différence pour 1902 . .		— 28,749	+ 42,946	— 52,196	— 37,999
		— 0.86 %	+ 1.54 %	— 10.02 %	— 0.57 %
Recette. . .	1902. .	1,912,849 90	2,300,570 09	271,318 83	4,484,738 82
	1901. .	1,924,594 80	2,276,766 90	301,237 60	4,502,599 30
Différence pour 1902. .		— 11,744 90	+ 23,803 19	—29,918 77	— 17,860 48
		— 0.61 %	+ 1.04 %	— 9.93 %	— 0.40 %

b. *Service intérieur.*

Des 3,302,254 télégrammes échangés entre bureaux belges, il y en a eu : 36,678 urgents, ou 1,111 sur 100,000;

273 collationnés, ou 8 sur 100,000;

272 accusés de réception, ou 8 sur 100,000;

et 18,704 enregistrements, ou 566 sur 100,000.

Les dépêches-mandats ont été au nombre de 18,508.

Le nombre des correspondances postales avec exprès, distribuées par les porteurs du télégraphe, s'élève à 1,958,319, soit une augmentation de 2.72 p. c. sur l'année 1901 (1).

(1) Depuis le 1er décembre 1887, ce service fonctionne dans toutes les localités du royaume pourvues d'un bureau télégraphique.

c. *Service international*

au départ et à l'arrivée.

Par rapport à 1901, le nombre des correspondances échangées, en 1902, entre la Belgique et les pays de l'étranger, a augmenté de 1.54 p.c.

Le nombre des télégrammes urgents (1) qui, en 1901, a été de 68,924, s'est réduit, en 1902, à 64,018, soit une diminution de 4,906 télégrammes ou 7.12 p. c.; cette diminution porte principalement sur le trafic avec la France et l'Italie.

en transit.

En 1902, le nombre des correspondances en transit a été inférieur de 10.02 p. c. à celui de 1901.

Cette forte diminution est due, en grande partie, à la mise en service, dans le courant de 1901, d'un nouveau câble reliant directement l'Angleterre à l'Allemagne, ainsi qu'à l'emploi plus étendu que par le passé, de procédés de travail rapide sur les fils directs anglo-allemands.

§ 2. — Télégrammes de service.

Le nombre des télégrammes de service de l'État, émis sans application de taxe, s'est élevé, en 1902, à 7,558,000 dont 188,100 pour les besoins du service des télégraphes.

Ces deux nombres comparés à leurs correspondants de 1901, accusent respectivement 0.09 p. c. d'augmentation et 6.88 p. c. de diminution.

---

(1) Les *télégrammes urgents* internationaux sont taxés au triple des télégrammes ordinaires.

III.

Bureaux télégraphiques, développement du réseau et appareils.

§ 1. — Bureaux.

	En 1902.	En 1901.	Différence en 1902.
A. *Bureaux de l'Etat établis :*			
a. Dans des stations de l'État.	762	752	+ 10
b. — de compagnies de chemins de fer.	43	43	—
c. Au centre des villes ou communes.	343	315	+ 28
	1,148	1,110	+ 38
B. *Bureaux de compagnies de chemins de fer.*	47	47	—
A et B ensemble.	1,195	1,157	+ 38
C. *Bureaux ouverts au départ seulement :*			
a. Dans des stations de l'État.	92	94	— 2
b. — — de compagnies de chemins de fer	7	7	—
c. — bureaux de poste ou au centre des villes	18	17	+ 1
d. — postes éclusiers	56	57	— 1
e. — bureaux de police	2	2	—
f. — bureaux militaires.	2	2	—
	177	179	— 2
A, B et C ensemble.	1,372	1,336	+ 36
D. *Bureaux de dépôt*	678	722	— 44
Totaux généraux.	2,050	2,058	— 8

§ 2. — Développement du réseau.

		Situation au 31 décembre 1902.	Situation au 31 décembre 1901.	Différence en 1902.
		Kilomètres.	Kilomètres.	Kilomètres
Longueur des lignes.	aériennes	6,402	6,316	+ 86
	souterraines	10	9	+ 1
	sous-fluviales	5	5	—
Câbles télégraphiques sous-marins (part de la Belgique) (1)		100	100	—
Totaux		6,517	6,430	+ 87
Développement total des fils conducteurs	aériens	34,301	33,800	+ 501
	souterrains	374	373	+ 1
	sous-fluviaux	33	32	+ 1
Câbles télégraphiques sous-marins (part de la Belgique) (1)		517	517	—
Fils conducteurs téléphoniques (*voir* détail chapitre II : Téléphones)		89,968	59,310	+30,658
Totaux		125,193	94,032	+31,161

Ces chiffres ne comprennent ni 376 kilomètres de lignes (portant 2,159 kilomètres de fils conducteurs) établies le long des cours d'eau, ni 666 kilomètres de fils établis aux frais des concessionnaires de chemins de fer.

Ces fils et les appareils qui les desservent sont, pour la plus grande partie, utilisés aux correspondances privées.

Au 31 décembre 1902, le réseau complet de la Belgique comprenait 128,142 kilomètres de fils conducteurs, en tenant compte des 124 kilomètres de fils conducteurs téléphoniques qui n'appartiennent pas à l'administration des télégraphes (*voir* page $\frac{C}{21}$).

Il existe en outre, à Bruxelles, 3,050 mètres de tubes pneumatiques servant à relier le bureau central à chacun des bureaux installés à la bourse, à la station du nord et à la station du midi.

---

(1) Il s'agit des deux câbles reliant la Belgique à la Grande-Bretagne. Ces câbles, dont la longueur totale est de 200 kilomètres, appartiennent en commun et par moitié aux gouvernements des deux pays.

§ 3. — Appareils en service.

Nombre d'appareils télégraphiques en service.	*a.* Système Morse (1)	1,331
	b. — Hughes	73
	c. — — installés en duplex . .	20
	d. — — — diplex . .	4
	e. Parleurs-récepteurs.	657
	Total. . . .	2,085

§ 4. — Raccordements télégraphiques privés au réseau télégraphique de l'État (arrêté royal du 6 novembre 1882).

Au 31 décembre 1902, 8 établissements privés étaient raccordés télégraphiquement à des bureaux télégraphiques.

IV.

Personnel.

Télégraphes et téléphones.

Le personnel se composait, au 31 décembre 1902, de 10,974 agents, répartis comme il suit :

	En 1902.		En 1901.		Différence pour 1902.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
1° Fonctionnaires et employés, y compris les auxiliaires, les élèves, les chefs-facteurs et les facteurs.	1,564	313	1,536	298	+ 28	+ 15
2° Personnel subalterne (2); gens de service, ouvriers, ouvriers téléphonistes provisoires, ouvrières et porteurs	4,127	62	4,007	95	+ 120	— 33
Totaux.	5,691	375	5,543	393	+ 148	— 18
	6,066		5,936		+ 130	
3° Agents des chemins de fer, des postes, des ponts et chaussées, etc., etc., qui prêtent leur concours aux transmissions télégraphiques	4,684	224	4,830	217	— 146	+ 7
Totaux généraux. . . .	10,375	599	10,373	610	+ 2	— 11
	10,974		10,983		— 9	

(1) Non compris les appareils des particuliers, du service hydraulique, ni les appareils loués aux concessionnaires de chemins de fer, ni ceux loués ou appartenant à d'autres administrations.

(2) Non compris les agents, assez nombreux, qui portent des télégrammes à domicile sans faire de ce service leur occupation exclusive.

V.

Résultats financiers.

§ 1. — Recettes.

Les recettes ont atteint, en 1902, les chiffres suivants :

Service intérieur	fr.	1,912,849 90	
Service international { au départ et à l'arrivée .		2,300,570 09	4,484,738 82
Service international { en transit		271,318 83	
Transport par exprès des lettres ordinaires et des cartes postales.		416,828 07	
Adresses écrites sous une forme abrégée ou convenue		54,624 75	475,317 40
Somme due par les Compagnies pour emploi de fils et d'appareils de l'État, et produits extraordinaires		4,064 58	
Recettes téléphoniques (1).			4,967,099 27
	Total. . .	fr.	9,927,355 49

(1) Produits de la téléphonie locale, interurbaine et internationale (sommes encaissées en 1902).

§ 2. — Dépenses.

A. *Dépenses ordinaires*. — Les dépenses ordinaires de l'année 1902, soldées par l'administration des télégraphes, s'élèvent à fr. 7,227,139.47. Cette somme se décompose de la manière indiquée au tableau ci-après :

Budget du ministère des chemins de fer, postes et télégraphes pour l'exercice 1902.

ARTICLES.	DÉSIGNATION DES SERVICES ET DE L'OBJET DES DÉPENSES.	MONTANT DES DÉPENSES.
	PREMIÈRE SECTION. — *Dépenses ordinaires.*	
	CHAPITRE III. — **Postes, télégraphes et téléphones.**	
	SECTION III. *Télégraphes et téléphones.*	
42	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés. . . .	4,542,200 00 (1)
43	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . .	1,506,000 00 (1)
44	Entretien des lignes et des bureaux; fournitures diverses. . . .	880,000 00 (1)
45	Indemnités résultant de l'exploitation des services télégraphique et téléphonique (accidents aux personnes, dommages causés aux propriétés, vols de matériel, etc.)	5,396 00 (1)
46	Part d'intervention dans les frais du bureau international de Berne	1,980 00
47	Quote-part de la Belgique dans les frais d'entretien et de renouvellement des câbles télégraphiques sous marins anglo-belges. . .	4,738 47
	SECTION Ire. *Services communs.*	
	Quote-part de l'administration des télégraphes dans les frais afférents aux services communs :	
32	*a*) Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés. . .	286,825 00 (1) et (2)
33	*b*) Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois .	
34	*c*) Matériel, machines, outils, approvisionnement de papiers, d'encre, etc., pour la fabrication des timbres, etc.	
	Total. . . fr.	7,227,139 47 (1)

Les recettes de la télégraphie et de la téléphonie excèdent donc les dépenses précitées de. . . . . fr. 2,700,216 02 (1)

(1) Chiffres approximatifs.

(2) Cette somme de fr. 286,825 représente 45 p. c. du total des dépenses (fr. 143,840; 188.550 et 305,000) imputées sur les articles 32, 33 et 34.

Il faut, de plus, tenir compte des dépenses qui ont été supportées par d'autres services du département des chemins de fer, postes et télégraphes, savoir :

Part dans les frais généraux du département . . .	fr.		115,685 »
Locaux fournis par les chemins de fer de l'État : dépense évaluée approximativement sous forme de loyers	fr.	60,483 »	
Éclairage payé par les chemins de fer de l'État	fr.	20,243 »	
Transports effectués gratuitement par ces chemins de fer	fr.	398,588 »	
Coopération du personnel des chemins de fer de l'État à la transmission des correspondances privées	fr.	169,596 »	
Même coopération pour les télégrammes de service (1).	fr.	723,854 »	
	fr.		1,372,764 »
Total des prestations. . .	fr.		1,488,449 »

Les diverses dépenses détaillées ci-dessus (dépenses ordinaires et 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 a pourvu, en 1902, aux correspondances privées, aux télégrammes de service des chemins de fer de l'État, à 90.300 télégrammes transmis et reçus par les agents de l'État pour le service des chemins de fer concédés ; enfin, à la correspondance de service des postes, de la marine et du télégraphe lui-même.

B. *Dépenses de premier établissement.* — A la date du 31 décembre 1902, le montant des frais de premier établissement et des extensions successives des lignes et des appareils télégraphiques et téléphoniques, des locaux, du matériel, des accessoires, etc., était de . . . . . fr. 41,829,641 33

Ces frais comprennent :

1° Les crédits alloués pour les dépenses de premier établissement et d'extension des services télégraphique et téléphonique et s'élevant, au 31 décembre 1902, à	fr.	34,272,504 11	
A déduire de cette somme, le montant des crédits alloués pour des travaux d'extension non exécutés au 31 décembre 1902, ...	fr.	5,688,071 99	
Reste. . .	fr.		28,584,432 12

(1) On fait entrer en 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.

Cette somme est mise à charge du budget extraordinaire.

2° Le montant du capital représentant les diverses rentes dues aux ex-concessionnaires des réseaux téléphoniques repris par l'État (dépense supportée par le budget de la dette publique) . . . . . fr. 11,430,582 24

3° Les frais généraux de l'administration des télégraphes, afférents aux travaux de premier établissement et d'extension — 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 (locaux occupés en commun) et des frais d'amortissement (immeubles, mobilier et outillage) — . . . . . fr. 1,814,626 97

Total. . . fr. 41,829,641 33

Les frais de premier établissement et d'extension se répartissent comme il suit :

DÉSIGNATION DES INSTALLATIONS	au 31 décembre 1901	en 1902	au 31 décembre 1902
1° *Service télégraphique.*			
Lignes (supports, fils conducteurs, accessoires) y compris les câbles souterrains, les câbles sous-fluviaux et les câbles sous-marins	4,303,876 12	180,686 16	4,484,562 28
Appareils de transmission, piles et accessoires	7,070,115 29	1,201,396 26	8,271,511 55
Locaux			
Mobilier			
2° *Service téléphonique local.*			
Lignes	13,891,013.45	912,745 85	14,803,759.30
Appareils	6,030,714 41	280,743.54	6,311,457.95
Locaux	2,942,431 97	455,057 77	3,397,489.74
Mobilier	135,439 22	16,797 47	152,236 69
3° *Service téléphonique a grande distance.*			
Lignes	1,940,196 49	1,373,749 94	3,313,946 43
Appareils.	313,807 89	304 40	314,112 29
4° *Services télégraphique et téléphonique.*			
Approvisionnements en magasin . . .	641,135 29	139,429 81	780,565 10
Totaux. . fr.	37,268,730 43	4,560,911 20	41,829,641 33

CHAPITRE II

TÉLÉPHONES

Renseignements généraux

A. — Téléphonie locale.

Nouveaux réseaux. — Pendant l'année 1902, l'État a créé onze réseaux téléphoniques auxiliaires ayant respectivement leur bureau central dans les localités suivantes : Diest (groupe de Landen); Acoz, Gosselies, Sivry et Labuissière (groupe de Charleroy); Lavaux (groupe d'Arlon); Eecloo (groupe de Gand); Roisin et Dour (groupe de Mons); Gedinne et Beauraing (groupe de Namur). Le nombre des réseaux est ainsi porté à 121.

Transformation des installations des réseaux. — L'administration a commencé le doublement des fils des sections de lignes aériennes extra-muros du réseau de Gand Elle a poursuivi :

1° Les travaux de transformation du réseau de Bruxelles (remplacement des appareils chez les abonnés, doublement des fils, démolition partielle des anciennes installations);

2° Les travaux de doublement des fils du réseau de Mons.

Transfèrement de bureaux centraux. — Les bureaux centraux des réseaux de Bruxelles et de Mons ont été transférés dans les nouveaux bâtiments construits pour les téléphones.

Tarifs. — Par suite de la constitution à fil double des reliements des abonnés des réseaux de Bruxelles et de Mons, l'administration a eté amenée à supprimer les surtaxes afférentes à l'usage du reliement bifilaire dans chacun de ces réseaux.

Echange téléphonique des télégrammes. — Ce service s'est étendu dans le courant de l'annee à douze localités : Diest, Acoz, Gosselies, Lavaux, Eecloo, Gedinne, Dour, Sivry, Ghistelles, Beauraing, Ouffet et Labuissière.

Les bureaux de Bertrix (poste), Ortho, Rendeux et La Louvière (centre) ont éte pourvus d'appareils téléphoniques pour la transmission des télégrammes au réseau télégraphique général. Les bureaux d'Ortho et de Rendeux reçoivent, en outre, des telégrammes par la même voie.

Prise à domicile. — A l'effet d'augmenter les avantages que les abonnés retirent de l'usage du téléphone et pour améliorer en même temps le service des exprès postaux, l'administration a institué un service de prise à domicile, par porteur spécial (exprès), de télégrammes à transmettre et de correspondances postales non assurées ni recommandées à expédier par exprès. La demande de porteur est formulée par téléphone.

La taxe à percevoir par prise à domeile est fixée à 25 centimes dans le rayon local du bureau qui fait recueillir les correspondances.

Si la prise à domeile est effectuée en dehors de ce rayon, il est perçu des frais d'exprès calculés d'après le tarif appliqué aux correspondances télégraphiques.

B. — Téléphonie a grande distance interne.

Extensions des relations. — Les réseaux de Diest, Acoz, Gosselies, Lavaux, Eecloo, Roisin, Gedinne, Dour, Sivry, Beauraing et Labuissière ont été mis en relation avec tous les groupes belges.

C. — Téléphonie internationale.

1° *Relations franco-belges.*

Extensions. — 1° Groupes d'Anvers, Bruxelles, Courtrai et Tournai avec Coulommiers, Mortcerf, Onnaing, Bapaume, Phalempin, Quiévrechain, Airaines, Hallencourt, Hazebrouck, Tours. Dury, Walincourt;

2° Groupes d'Arlon et de Namur avec Hussigny, Thil, Tiercelet, Villerupt, Mont-Saint-Martin;

3° Groupe d'Arlon avec Diarville, Dieulouard, Dijon, Einville-au-Jard, Reims, Bayon, Flavigny-s/Moselle, Haroué, Nomeny, Chambley-Bussières, Colombey-les-Belles, Conflans-en-Jarnisy, Liverdun, Vandeléville, Audun-le-Roman, Baccarat, Badonviller, Beuveille, Blamont, Bouxières-aux-Chênes, Gerbéviller, Laxou, Leyr, Marainviller, Ogéviller, Pierrepont, Saint-Max;

4° Groupe de Bruxelles avec Dijon, Chartres, Saint-Etienne;

5° Groupe de Charleroy avec Felleries, Onnaing, Phalempin, Quiévrechain, Chartres, Hazebrouck, Marseille, Tours;

6° Groupe de Chimay avec Felleries, Montaigu, Saint-Erme, Beaurieux, Bourg-et-Comin, Hazebrouck, Montcornet, Presle et Thierny, Rozoy-sur-Serre. Saint-Michel, Urcel;

7° Groupe de Courtrai avec Chartres, Marseille;

8° Groupes de Gand, Landen, Liége, Littoral, Namur et Termonde, réseaux de Louvain et de Malines avec Phalempin, Chartres, Hazebrouck, Tours;

9° Groupes de Landen et de Namur avec Marseille;

10° Réseau propre de Liége avec Fourmies;

11° Groupe du Littoral avec Coulommiers, Grand-Fort-Philippe, Mortcerf, Marseille;

12° Réseaux de Louvain et de Malines avec Onnaing, Quiévrechain, Airaines, Hallencourt, Dury, Walincourt;

13° Groupe de Termonde avec Maubeuge et Paris;

14° Réseau de Louvain avec Abbeville, Aire-sur-la-Lys, Albert, Aniche, Avesnes, Bailleul, Bavay. Bellignies, Boulogne-sur-Mer, Le Cateau, Caudry, Chaulnes, Compiègne, Condé-sur-l'Escaut, Conty, Corbehem, Corbie, Cousolre, Croissy (Oise), Croix, Dunkerque, Estaires, Fourmies, Ham, Hautmont, Hem, Hénin-Liétard, Jeumont, Lannoy, Lens, Ligny-en-Cambrésis, Lillers, Longwy, Marcelcave, Marchiennes, Marcoing, Masnières, Méharicourt, Merville, Montdidier, Moreuil, Orchies, Péronne, Le Quesnoy, Raismes, Rosières-de Picardie, Rouen, Saint-Quentin, Sangatte, Saultain, Solesmes, Somain, Villers-Bretonneux, Vitry-en-Artois;

15° Groupe de Mons avec Coulommiers, Mortcerf, Onnaing, Phalempin, Quiévrechain, Hazebrouck, Walincourt ;

16° Réseau propre de Mons avec Airaines, Chartres, Hallencourt, Marseille, Tours, Dury ;

17° Réseaux de Namur, Dinant et Yvoir avec Rethel ;

18° Groupe de Tournai avec Chartres et Marseille ;

19° Groupe de Verviers avec Amiens, Annœullin, Armentières, Arras, La Bassée, Béthune, Calais, Cambrai, Carvin, Cassel (cabine), Comines, Douai, Dunkerque, Halluin, Haubourdin, La Madeleine (cabine), Maubeuge, Phalempin, Quesnoy-sur-Deule, Saint-Amand, Saint-Omer, Séclin, Valenciennes, Wambrechies, Chartres, Hazebrouck.

Les réseaux auxiliaires de Diest, Acoz, Gosselies, Lavaux, Eecloo, Roisin, Gedinne, Dour, Sivry, Beauraing et Labuissière disposent des relations franco-belges attribuées aux autres réseaux auxiliaires de leurs groupes respectifs, pour autant qu'ils soient raccordés dans les mêmes conditions au bureau central principal du groupe.

2° *Relations germano-belges.*

Extensions. — Le service germano-belge s'est étendu aux relations suivantes :

1° Groupes d'Anvers, Bruxelles, Charleroy, Gand (à l'exclusion du réseau de Berchem-lez-Audenarde), Littoral, Termonde et Verviers avec : Bochum, Oberhausen (Rhin), Remscheid, Ruhrort-Homberg (Rhin), Wesel, Barmen-Langenberg (Rhin), Neviges, Dortmund, Duisbourg, Elberfeld, Essen (Ruhr)-Borbeck-Steele, Hagen (Westphalie), Hanovre, Mulheim (Ruhr) ;

2° Groupes de Charleroy, Gand (à l'exclusion du réseau de Berchem-lez-Audenarde), Littoral, Mons (à l'exclusion des réseaux d'Écaussinnes et de Feluy), Namur (à l'exclusion des réseaux de Havelange, Beauraing et Gedinne) et Termonde avec : Bonn, Crefeld-Dulken-Lobberich-Suchteln-Uerdingen-Viersen, Duren, Euskirchen, Munchen-Gladbach-Zulpich, Dusseldorf-Benrath-Gerresheim-Neuss-Ratingen, Eupen, Juliers ;

3° Groupes de Gand (à l'exclusion du réseau de Berchem-lez-Audenarde), Littoral, Namur (à l'exclusion des réseaux de Havelange, Beauraing et Gedinne) et Termonde avec : Aix-la-Chapelle-Eschweiler-Stolberg, Cologne-Kalk-Mulheim (Rhin), Herzogenrath, Siegburg, Dormagen, Koenigswinter ;

4° Groupes de Mons (à l'exclusion des réseaux d'Écaussinnes et de Feluy), Namur (à l'exclusion des réseaux de Havelange, Beauraing et Gedinne) et réseau propre de Liége avec : Dortmund, Duisbourg, Essen (Ruhr) Borbeck-Steele, Hagen (Westphalie), Hanovre, Mulheim (Ruhr) ;

5° Groupes d'Anvers et de Bruxelles avec Bielefeld, Gerresheim, Witten (Ruhr), Kempen (Rhin), Grevenbroich, Porz ;

6° Groupes de Liége et de Verviers avec Gerresheim ;

7° Groupe de Verviers et réseau propre de Liége avec Kempen (Rhin), Porz, Ameln ;

8° Groupes de Charleroy, de Gand (à l'exclusion du réseau de Berchem-lez-Audenarde), du Littoral et de Termonde avec Rheydt ;

9° Groupes de Bruxelles et de Verviers avec Geilenkirchen ;

10° Groupes de Charleroy et de Mons (à l'exclusion des réseaux d'Écaussinnes et de Feluy) avec Porz ;

11° Réseau propre de Termonde avec Kempen (Rhin) ;

12° Groupe de Bruxelles avec Ameln et groupe de Verviers avec Bonn ;

13° Réseaux auxiliaires du groupe d'Anvers avec Euskirchen, Siegburg, Zulpich, Clèves, Lobberich, Rheydt, Suchteln ;

14° Réseau propre d'Anvers avec Ameln, Geilenkirchen, Kevelaer ;

15° Postes à fil simple du réseau d'Anvers avec Dusseldorf-Benrath-Neuss-Ratingen, Cologne-Kalk-Mulheim (Rhin), Dormagen ;

16° Réseau propre de Bruxelles avec Kevelaer et réseau propre de Liége avec Bochum ;

17° Réseaux auxiliaires de Charleroy et de Mons (à l'exclusion des réseaux d'Écaussinnes et de Feluy), avec Koenigswinter et Siegburg ;

18° Réseaux propres de Liége et de Mons avec Oberhausen (Rhin), Ruhrort-Homberg (Rhin) ;

19° Groupes de Mons (à l'exclusion des réseaux d'Écaussinnes et de Feluy) et de Namur (à l'exclusion des réseaux de Havelange, Beauraing et Gedinne) avec Barmen-Langenberg (Rhin)-Neviges, Elberfeld ;

20° Réseau propre de Verviers avec Bielefeld et Witten (Ruhr) et réseau propre de Mons avec Remscheid.

Les réseaux auxiliaires d'Acoz, Gosselies, Roisin, Dour, Sivry et Labuissière disposent des relations germano-belges attribuées aux autres réseaux auxiliaires de leurs groupes respectifs, pour autant qu'ils soient raccordés dans les mêmes conditions au bureau central principal du groupe.

3° *Relations néerlando-belges.*

Extensions. — Les relations suivantes ont été ouvertes au cours de l'année :

1° Groupes d'Anvers, Bruxelles, Charleroy, Courtrai, Gand (à l'exclusion du réseau de Berchem-lez-Audenarde), Landen, Littoral, Namur (à l'exclusion des réseaux de Havelange, Beauraing et Gedinne), Termonde et Tournai, et les réseaux de Louvain et de Malines avec les réseaux d'Alfen, Almeloo, Apeldoorn, Bréda (postes à fil double), Doesburg, Enschede, Gouda, Helmond, Hengeloo, Hoorn, Leeuwarden, Maestricht, Meppel, Oldenzaal, Purmerend, Ruremonde, Tilbourg, Venloo, Winschoten, Zeist, Zutphen et les cabines de : Alkmaas, Assen, Delfzyl, Deventer, Dokkum, Eindhoven, Enkhuizen, Franeker, Gorinchem, Heerenveen, Kampen, Middelbourg, Nieuwediep, Rosendaal, Sneek et Winterswyk ;

2° Groupe de Mons avec les réseaux de Doesburg, Gouda, Hengeloo, Leeuwaarden, Maestricht, Purmerend, Zeist et les cabines d'Alkmaar, Enkhuizen, Gorinchem ;

3° Groupe de Mons (à l'exclusion des réseaux d'Ecaussinnes et de Feluy) avec les réseaux d'Alfen, Almeloo, Apeldoorn, Bréda (postes à fil double),

Enschede, Helmond, Hoorn, Meppel, Oldenzaal, Ruremonde, Tilbourg, Venloo, Winschoten et les cabines d'Assen. Delfzyl, Deventer, Dokkum, Eindhoven, Francker. Heerenveen, Kampen, Middelbourg, Nieuwediep, Rosendaal, Sneek et Winterswyk ;

4° Groupes d'Anvers, Bruxelles, Charleroy, Courtrai. Gand (à l'exclusion du réseau de Berchem-lez-Audenarde), Landen, Littoral, Termonde, réseaux de Louvain et de Malines, réseaux propres de Mons, Namur et Tournai, avec les cabines de Bergen-op-Zoom, Flessingue et Goes ;

5° Groupe de Liége et réseau de Louvain avec les réseaux de Delft, Dordrecht, Maassluis, Osch, Vlaardingen et avec la cabine de Schiedam ;

6° Groupes de Liége et de Verviers avec Bois-le-Duc, Bréda (postes à fil double), Helmond, Maestricht, Ruremonde, Tilbourg, Venloo et la cabine d'Eindhoven ;

7° Groupe de Liége avec les cabines de Middelbourg et de Rosendaal ;

8° Réseau de Louvain avec les réseaux d'Amersfoort, Amsterdam, Arnhem, Baarn. Bois-le-Duc, Groningue, Harlem, Hoogezand, Rotterdam, Tiel, Utrecht, Veendam, Wageningen, Ymuiden. Zaandam, Zwolle et les cabines de Bussum, Hilversum, La Haye, Leyde, Nimègue et Zandvoort ;

9° Groupe de Verviers avec les réseaux de Osch, Rotterdam et Utrecht ;

10° Réseaux auxiliaires du groupe d'Anvers avec le réseau de Maestricht ;

11° Les postes à fil simple du réseau de Liége avec les réseaux d'Utrecht et de Rotterdam.

Les réseaux de Zwolle et de Baarn ont été mis en relation avec les groupes téléphoniques belges dans les mêmes limites que les cabines de ces deux localités.

Les réseaux auxiliaires de Diest, Acoz, Gosselies, Eecloo, Roisin, Dour, Sivry et Labuissière disposent des relations néerlando-belges attribuées aux autres réseaux auxiliaires de leurs groupes respectifs, pour autant qu'ils soient raccordés dans les mêmes conditions au bureau central principal du groupe.

4° *Relations avec le Grand-Duché de Luxembourg.*

Les réseaux de Diest, Acoz, Gosselies, Lavaux, Eecloo, Roisin, Louvain, Gedinne, Dour, Sivry, Beauraing et Labuissière ont été mis en correspondance avec le réseau propre de la ville de Luxembourg (postes luxembourgeois munis de microphones).

Le service a été ouvert entre les réseaux de Diest, Acoz, Gosselies, Lavaux, Louvain, Gedinne, Sivry, Beauraing et Labuissière et les réseaux-annexes du réseau de Luxembourg (postes luxembourgeois munis de microphones).

5° *Relations anglo-belges.*

Au cours de l'année il a été procédé :

1° A l'immersion d'un câble téléphonique reliant la côte belge à la côte anglaise ;

2° A l'établissement des fils terrestres destinés à mettre ce câble en communication directe avec les capitales des deux pays.

Bureaux centraux téléphoniques.

	31 décembre 1902	31 décembre 1901	DIFFÉRENCE pour 1902.
Bureaux centraux annexés à des bureaux télégraphiques . .	96	85	+ 11
— — — postaux . . .	13	13	»
— installés dans des bâtiments spéciaux au centre des villes	12	12	»
Totaux. . .	121	110	+ 11

Ces 121 bureaux centraux téléphoniques sont répartis en 17 exploitations téléphoniques locales (groupes ou réseaux). (*Voir* ci-dessous la liste de ces exploitations.)

Échange des télégrammes par téléphone entre les bureaux télégraphiques et les abonnés des réseaux locaux.

GROUPES OU RÉSEAUX.	Nombre de bureaux télégraphiques chargés de ce service. 31 décembre 1902	Mouvement. Année 1902.	Année 1901.	Différences pour 1902
Bruxelles, Braine-l'Alleud, Cortenberg, Court-Saint-Etienne, Gembloux, Genappe, Hal, Nivelles, Vilvorde, Virginal, Wavre . . .	11	254,954	252,553	+ 2,401
Anvers, Boom, Cappellen, Lierre, Moll, Turnhout	6	439,211	443,737	+ 15,474
Arlon, Bastogne, Florenville, Lavaux, Libramont, Messancy, Neufchâteau, Virton.	8	12,223	12,677	— 454
Charleroy, Acoz, Binche, Florennes, Fontaine-l'Evêque, Gosselies, La Buissière, La Louvière, Nalinnes, Philippeville, Sivry, Tamines, Thuilies, Thuin	14	173 915	164,341	+ 11,571
Chimay, Couvin, Marienbourg, Momignies . .	4	11,546	10,655	+ 891
Courtrai, Iseghem, Menin, Mouscron, Poperinghe, Roulers, Ypres	5	29,895	27,440	+ 2,453
Gand, Audenarde, Berchem-lez-Audenarde, Deynze, Eecloo, Renaix, Selzaete	8	111,181	112,400	— 1,219
Landen, Diest, Hannut, Hasselt, Jodoigne, Orp-le-Grand, Saint-Trond, Tirlemont, Waremme.	8	33,021	32,555	+ 466
Liége, Amay, Andenne, Engis, Fexhe, Huy, Ouffet, Sprimont, Trooz, Visé.	7	118,475	117,707	+ 768
Groupe du *littoral* (Bruges, Ostende, Blankenberghe, Furnes, Ghistelles, Heyst, Middelkerke, Nieuport, Thourout)	10	83,554	82,926	+ 628
Louvain	1	20,900	20,617	+ 283
Malines	1	6,248	6,234	+ 14
Mons, Dour, Ecaussinnes, Feluy, Givry, La Bouverie, Quévy, Roisin, Saint-Ghislain, Soignies.	6	66,740	67,670	— 930
Namur, Beauraing, Ciney, Dinant, Gedinne, Havelinge, Yvoir	6	45,743	46,474	— 731
Termonde, Alost, Lokeren, Saint-Nicolas. . .	4	28 899	26,460	+ 2,439
Tournai, Antoing, Ath, Brugelette, Celles, Leuze, Pecq, Péruwelz, Quevaucamps, Taintegnies, Templeuve.	5	60,948	60,855	+ 93
Verviers, Spa	2	65,117	60,829	+ 4.288
Totaux. . .	106	1,564,568	1,526,130	+ 38,438

Développement des fils téléphoniques de l'État.

	SITUATION AU 31 DÉCEMBRE		DIFFÉRENCES pour 1902.
	1902.	1901.	
	Kilomètres	Kilomètres	Kilomètres
Fils des réseaux téléphoniques et fils des circuits auxiliaires reliant les réseaux téléphoniques d'un même groupe. — Fils aériens.	46,948	46,644	+ 304
— sous-fluviaux. .	71	68	+ 3
— souterrains. . .	28,348	119	+ 28,229
Fils télégraphiques appropriés à la correspondance téléphonique d'après le système Van Rysselberghe et reliant les réseaux téléphoniques d'un même groupe.	108	108	»
TOTAL pour la téléphonie locale. . .	75,475	46,939	+ 28,536
Fils des circuits exclusivement téléphoniques servant, soit à la téléphonie à grande distance interne (dite téléphonie interurbaine) seulement, soit à la téléphonie à grande distance interne et à la téléphonie internationale.	7,096	5,702	+ 1,394
Fils télégraphiques servant, soit à la téléphonie à grande distance interne seulement, soit à la téléphonie à grande distance interne et à la téléphonie internationale. (Ces fils sont appropriés à la correspondance téléphonique d'après le système Van Rysselberghe.)	6,654	6,748	— 94
Fils des circuits servant exclusivement à la téléphonie internationale (sections belges).	3,926 (1)	3,396	+ 530
TOTAL pour la téléphonie interurbaine et internationale.	17,676	15,846	+ 1,830
Installations téléphoniques diverses indépendantes des réseaux ou groupes	5,579	5,381	+ 198
TOTAUX GÉNÉRAUX.	96,730	66,166	+ 30,564

1) Y compris 741 kilomètres de fils des câbles sous-marins servant à la téléphonie entre la Belgique et l'Angleterre.

Sous la rubrique « Installations diverses » ne sont pas compris 124 kilomètres de fils conducteurs téléphoniques dont l'entretien est effectué par l'administration des télégraphes, mais qui appartiennent à d'autres administrations.

Microphones. — Au 31 décembre 1902, le nombre des transmetteurs microphoniques utilisés dans les diverses installations téléphoniques de l'État était de 21,138.

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 1902, 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 21 heures, réparties entre 68 abonnés.

Abonnements au service téléphonique international. — Les séances d'abonnement au service téléphonique franco-belge étaient au nombre de 26, comportant quotidiennement une durée de 3 heures 54 minutes, réparties entre 16 abonnés ; dans les relations avec le grand-duché de Luxembourg, il y avait un abonné disposant d'une séance de 6 minutes et, dans les relations avec la Hollande, un abonné utilisant une séance de 12 minutes.

Bureaux disposant d'installations téléphoniques pour la transmission verbale des dépêches à des bureaux télégraphiques voisins. — Au 31 décembre 1902, il existait 30 bureaux qui étaient pourvus d'appareils téléphoniques pour la transmission verbale des dépêches au réseau télégraphique. Parmi ces bureaux, il en est trois qui reçoivent en outre, des télégrammes par la même voie.

Raccordements TÉLÉPHONIQUES *privés au réseau télégraphique de l'État (arrêté royal du 6 novembre 1882).* — Au 31 décembre 1902, 17 établissements privés étaient raccordés téléphoniquement à des bureaux télégraphiques.

ANNEXES

DE LA PARTIE C.

N° I. — *Répartition, par pays d'échange, des correspondances télégraphiques internationales. — Comparaison des années* 1902 *et* 1901.

A. — **Correspondances au départ et à l'arrivée.**

ÉCHANGE entre la BELGIQUE ET LES PAYS	NOMBRE DES TÉLÉGRAMMES.			RECETTE AU PROFIT DU RESEAU BELGE.			PRODUIT MOYEN par télégramme.	
	En 1902.	En 1901.	En 1902, différence proportionnelle 0/0.	En 1902.	En 1901.	En 1902, différence proportionnelle 0/0.	En 1902.	En 1901.
d'Europe. Allemagne	696,198	677,211	+ 2.80	518,597 20	511,327 85	+ 1.42	0.7449	0.7550
France	705,868	714,121	— 1.43	502,268 85	520,777 91	— 3.55	0.7136	0.7292
Iles Britanniques	505,657	498,808	+ 0 97	543,856 41	535,823 95	+ 1.49	1.0798	1.0742
Luxembourg (Grand-Duché de)	24,855	25,136	— 1.12	14,411 87	14,645 62	— 1.58	0.5798	0.5826
Pays Bas	355,840	353,380	+ 0.70	208,368 05	206,112 74	+ 1.09	0.5856	0.5833
Autriche-Hongrie	56,024	51,846	+ 8.06	57,162 50	51,193 95	+ 11.66	1.0205	0.9874
Espagne et Gibraltar	40,802	38,717	+ 5 38	38,287 67	37,716 57	+ 1.51	0.9384	0.9742
États des Balkans	70,263	55,679	+26.19	64,058 45	50,901 25	+ 25.85	0.9117	0.9142
Etats scandinaves	49,583	45.390	+ 9.24	43,202 80	38,754 71	+ 11.48	0.8715	0 8538
Italie et île de Malte	48,317	46,757	+ 3.34	45,639 24	45,333 91	+ 0.67	0.9446	0.9696
Portugal	11,001	10,822	+ 1.65	9,594 »	9,412 02	+ 1.95	0.8721	0.8697
Russie	82,415	82,880	— 0.56	76,918 67	80,166 55	— 4.05	0.9353	0.9672
Suisse	44,865	45,448	— 1.41	33,838 11	35,103 57	— 3.60	0.7552	0.7724
de l'Afrique	14,024	13,538	+ 4.98	11,585 51	11,852 74	— 2.27	0.8260	0.8873
de l'Amérique	111,582	112,047	— 0.41	112,971 04	110,344 31	+ 2.38	1.0124	0.9848
de l'Asie	17,217	15,763	+ 9.22	16,678 45	14,104 27	+ 18.25	0.9687	0.8948
de l'Océanie	2,654	2,796	— 5.08	3,155 35	3,197 18	— 1.37	1.1881	1.1435
TOTAUX	2,853,105	2,790,159	+ 1.54	2,300,570 09	2,276,768 90	+ 1.04	0.8120	0.8160

B. — **Correspondances en transit.**

TRANSIT, PAR LA BELGIQUE, DES CORRESPONDANCES TELEGRAPHIQUES échangées entre les pays ci-dessous.	NOMBRE DES TÉLÉGRAMMES.			RECETTE AU PROFIT DU RÉSEAU BELGE.			PRODUIT MOYEN par télégramme.	
	En 1902.	En 1901.	En 1902, différence proportionnelle 0/0.	En 1902.	En 1901.	En 1 02, différence proportionnelle 0/0.	En 1902.	En 1901.
Angleterre et Allemagne (aboutissants compris)	245,135	310,649	—21.09	183,584 58	219,095 42	— 16.22	0.7488	0.7055
Pays-Bas et France (1)	219,138	206,256	+ 6.25	84,266 85	79,639 82	+ 5.81	0.3845	0.3861
Autres transits (2)	4,169	3,755	+11.08	3,497 40	2,502 56	+ 39.76	0.8389	0.6668
TOTAUX	468,442	520,638	—10.02	271,518 85	301,237 60	— 9.93	0.5792	0 5786

(1) Y compris les télégrammes échangés entre les Pays-Bas, d'une part; l'Espagne, l'Italie, la Suisse, la Turquie, l'Afrique, l'Amérique, l'Asie et l'Océanie, d'autre part.

(2) Entre le Grand-Duché de Luxembourg, d'une part, et les Pays-Bas ou l'Angleterre, d'autre part; plus certains télégrammes détournés de leur voie habituelle, par suite d'interruption ou d'encombrement.

N° II. — *Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années* 1902 *et* 1901.

			1902.	1901.
Correspondances privées.			Relations intérieures.	
Délais entre l'heure de dépôt et l'heure d'arrivée au bureau de destination.	Nombre de télégrammes sur 100, transmis dans un délai de	1 à 15′	69.47	67.57
		16 à 30′	24.83	25.57
		31 à 45′	4.48	5.43
		46 à 60′	0.95	1.29
		plus d'une heure	0.27	0.14
Classement par catégories : Chiffres proportionnels pour cent.	Télégrammes simples		84.33	84.35
	— complexes		14.56	14.54
	— urgents		1.11	1.11

		1902.		1901.	
		RELATIONS			
		intérieures.	internationales.	intérieures.	internationales.
Classement par rapport au nombre des mots : Chiffres proportionnels pour cent.	Télégrammes de :				
	1 à 10 mots.	43.23	52.63	42.41	51.95
	11 à 15 —	26.11	26.19	27.76	26.70
	16 à 20 —	18.05	11.54	18.49	11.77
	21 à 30 —	9.75	6.90	8.81	6.97
	31 à 40 —	1.87	1.65	1.60	1.61
	41 à 50 —	0.63	0.55	0.48	0.50
	Au delà de 50 mots.	0.36	0.57	0.45	0.50
Classement des télégrammes par rapport à leur objet : Chiffres proportionnels pour cent.	Dépêches d'État	1.92	0.55	1.77	0.52
	Nouvelles de bourse	4.09	7.56	4.48	8.15
	Transactions commerciales et industrielles	44.71	66.52	47.78	64.77
	Correspondances de journaux . . .	0.56	0.68	0.51	0.73
	Affaires privées.	48.72	24.69	45.46	25.83
Longueur moyenne des télégrammes.	Nombre des mots.	15.68	12.12	15.45	12.12

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 arrivée).

GROUPES ET RÉSEAUX.	ABONNEMENTS								BUREAUX PUBLICS		
	ANNUELS.		URBAINS.	SEMESTRIELS		TOTAUX		Différences en 1902.			
	Reliements par fil simple.	Reliements par fil double	Reliements par fil double.	Reliements par fil simple.	Reliements par fil double.	des abonnements au 31 décembre 1902.	des abonnements au 31 décembre 1901.		au 31 décembre 1902.	au 31 décembre 1901.	Différences en 1902.
Bruxelles-Braine-l'Alleud-Cortenberg-Court-Saint-Étienne-Gembloux-Genappe-Hal-Nivelles-Valvorde-Virginal-Wavre.	»	5,110	15	»	92	5 217	5,000	+ 217	18	18	»
Anvers-Boom-Cappellen-Lierre-Moll-Turnhout	2,861	246	»	39	11	3,157	2,961	+ 196	12	12	»
Arlon - Bastogne - Florenville-Lavaux-Libramont-Messancy-Neufchâteau-Virton	»	3	152	»	»	155	155	+ 20	1	1	»
Charleroy - Acoz - Binche - Florennes-Fontaine-l'Évêque-Gosselies-La Bussière-La Louvière Nalinnes - Philippeville - Sivry-Tamines-Tuilhes-Thuin. . . .	»	977	»	»	»	977	825	+ 152	6	6	»
Chimay-Couvin-Mariembourg-Momignies	»	2	94	»	»	96	87	+ 9	1	1	»
Courtrai-Iseghem-Menin-Mouscron-Poperinghe-Roulers-Ypres	»	2	223	»	2	227	196	+ 31	6	6	»
Gand-Audenarde-Berchem-lez-Audenarde-Deynze-Eecloo-Renaix-Selzaete	1,103	88	»	35	1	1,227	1,141	+ 86	9	9	»
Landen-Diest-Hannut-Hasselt-Jodoigne-Orp-le-Grand-Saint-Trond Tirlemont-Waremme.	»	1	205	»	1	205	167	+ 38	7	7	»
Liége-Amay-Andenne-Engis-Fexhe-Huy-Ouffet-Sprimont-Trooz-Visé.	1,773	327	»	28	16	2,144	2,011	+ 130	10	10	»
Littoral(Bruges-Ostende-Blankenberghe-Furnes-Ghistelles-Heyst-Middelkerke-Nieuport-Thourout.	»	8	574	»	92	674	612	+ 62	14	14	»
Louvain	»	12	132	»	4	148	151	— 3	2	2	»
Malines	75	»	»	2	»	77	77	»	1	1	»
Mons-Dour-Écaussinnes-Feluy-Givry-La Bouverie-Quévy-Roisin Saint-Ghislain-Soignies. . . .	»	686	»	»	7	693	646	+ 47	4	4	»
Namur-Beauraing-Ciney-Dinant-Gedinne-Havelange-Yvoir. . .	»	19	525	»	12	556	470	+ 86	3	3	»
Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas.	»	4	112	»	»	116	107	+ 9	5	5	»
Tournai-Antoing-Ath-Brugelette-Celles-Leuze-Pecq-Péruwelz-Quevaucamps-Taintegnies-Templeuve	»	3	439	»	1	443	380	+ 63	6	6	»
Verviers-Spa	918	47	»	20	5	990	963	+ 25	3	3	»
TOTAUX.	6,730	7,838	2,469	124	244	17,102	15,934	+1,168	108	108	»

au service local; 2° le nombre des bureaux publics; 3° le mouvement de la téléphonie téléphonie interurbaine interne au départ; 5° le mouvement de la téléphonie inter-

Communications locales taxées.			AVIS LOCAUX			Communications interurbaines internes à taxe pleine.			Avis interurbains.			Communications internationales à taxe pleine.		
En 1902.	En 1901.	Différences en 1902.	En 1902.	En 1901.	Différences en 1902.	En 1902.	En 1901.	Différences en 1902.	En 1902	En 1901.	Différences en 1902.	En 1902	En 1901	Différences en 1902.
25,930	25,105	—1,155	374	434	— 60	159,694	159,747	— 53	652	656	— 4	83,828	77,261	+ 6.567
6.759	6,652	+ 107	180	217	— 37	93,698	91.899	+ 1,799	275	283	— 8	51.165	42.448	+ 8.717
90	89	+ 1	141	103	+ 38	3,682	5.849	— 167	74	108	— 34	1,739	1,715	— 6
3.051	2,828	+ 223	360	356	+ 4	42,260	36,570	+ 5,690	240	204	+ 36	8,791	6,762	+ 2,029
36	43	— 7	52	42	— 10	3,021	2,859	+ 162	36	39	— 3	796	671	+ 125
1.770	1,266	+ 504	358	265	+ 93	12,106	10,562	+ 1,544	219	216	+ 3	5,872	5,632	+ 240
2,853	2,721	+ 112	155	118	+ 35	30,547	28,996	+ 1,551	342	343	— 1	3,957	3,052	+ 905
1,088	879	+ 209	480	434	+ 46	10,554	9,596	+ 958	215	220	— 7	217	116	+ 101
4,445	4,058	+ 387	96	141	— 45	42,790	40,344	+ 2,446	401	464	— 63	5,286	4,206	+ 1,080
3,085	3,298	- 215	575	575	»	30,421	27,844	+ 2.577	287	294	— 7	3,791	2.897	+ 894
146	125	+ 21	»	»	»	5,867	5,271	+ 596	42	47	— 5	261	150	+ 111
67	61	+ 6	2	2	»	3,290	3,029	+ 261	16	15	+ 1	37	42	— 5
1,194	1,091	+ 103	150	125	+ 27	15,808	14,577	+ 1,231	142	80	+ 62	3,265	1,915	+ 1,350
922	975	— 53	107	136	— 29	19,107	17,753	+ 1,654	104	113	— 9	1,432	1,682	— 250
696	578	+ 118	63	39	+ 24	8,096	8,300	— 204	45	93	— 48	892	453	+ 439
2,214	1,755	+ 459	757	549	+208	15,009	13,932	+ 1,077	356	277	+ 59	5.820	5,126	+ 694
1,524	1,502	+ 22	45	34	+ 11	12,789	13.227	— 438	42	27	+ 15	5,807	4,418	+ 1,389
55,870	53,024	+ 846	5,871	5,566	+305	509,059	488,335	+20,684	3,466	3,479	— 13	182.956	158.576	+24.380

Service téléphonique international.

Tableau récapitulatif et comparatif du mouvement et de la recette, par pays en relation, pendant les années 1902 *et* 1901.

PAYS EN RELATION.	MOUVEMENT DES COMMUNICATIONS A TAXE PLEINE.			MONTANT DES PARTS BELGES.			PARTS BELGES PROVENANT DES ABONNEMENTS.			PARTS TOTALES DE L'ETAT BELGE.		
	EN 1902.	EN 1901.	DIFFÉRENCE en 1902.	EN 1902.	EN 1901.	DIFFÉRENCES en 1902.	EN 1902.	EN 1901.	DIFFÉRENCES en 1902.	EN 1902.	EN 1901.	DIFFÉRENCE en 1902.
France.	130,512	119,196	+ 11,316	213,116 10	199,900 »	+13,216 10	19,380 38	18,084 37	+ 1,296 01	232,496 48	217,984 37	+14,512 11
Allemagne . . .	25,480 (dont 1923 urgentes).	17,005 (dont 525 urgentes)	+ 8,475 (dont 1398 urgentes).	43,387 75	28,939 »	+14,448 75	»	»	»	43,387 75	28,939 »	+14,448 75
Hollande. . . .	24,141	19,187	+ 4,954	45,735 63	36,278 »	+ 9,457 63	30 »	»	+ 30 »	45,765 63	36,278 »	+ 9,487 63
Grand-duché de Luxembourg.	2,823	3,188	— 365	3,319 50	3,874 60	— 555 10	429 60	432 »	— 2 40	3,749 10	4,306 60	— 557 50
Totaux . .	182,956	158,576	+ 24,380	305 558 98	268,991 60	+36,567 38	19,839 98	18 516 37	+ 1,323 61	325 398 96	287,507 97	+37,890 99

N° III. — *Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des recettes et parts téléphoniques belges pendant les années* 1902 *et* 1901.

N° III. — *Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des*

OBJETS DE LA STATISTIQUE		NOMS DES							
		Bruxelles.	Anvers.	Arlon.	Charleroy.	Chimay.	Courtrai.	Gand.	Landen.
SERVICE LOCAL. — Avis téléphoniques.	En 1902	93 60	43 50	35 25	92 »	8 »	90 »	58 25	120 75
	» 1901	108 70	51 25	26 25	89 75	10 50	66 35	29 50	108 50
	Différences	— 15 10	— 8 75	+ 9 »	+ 2 25	— 2 50	+ 25 65	+ 8 75	+ 12 25
SERVICE LOCAL. — Abonnements.	En 1902	1,405.635 53	825,141 73	26,741 26	225.431 71	17 694 35	38,305 08	260,468 55	37,870 79
	» 1901	1,315,251 04	756,892 73	22 430 74	193,497 30	16,194 39	32.978 58	235,192 85	31,160 39
	Différences	+ 90,384 49	+68,249 »	+4,310 52	+31,934 41	+1,499 96	+ 5,326 50	+25,275 72	+6,710 40
SERVICE LOCAL. — Conversations.	En 1902	6,155 50	1,716 50	22 50	799 50	9 25	462 50	742 »	285 75
	» 1901	6,418 50	1,689 50	24 »	753 25	11 75	334 75	706 50	226 »
	Différences	— 283 »	+ 27 »	— 1 50	+ 46 25	— 2 50	+ 127 75	+ 35 50	+ 59 75
SERVICE LOCAL. — Cartes payantes.	En 1902	194 89	32 »	»	75 »	»	4 »	»	2 »
	» 1901	151 22	103 »	»	57 »	»	»	2 »	35 »
	Différences	+ 43 67	— 71 »	»	+ 18 »	»	+ 4 »	— 2 »	— 33 »
SERVICE INTERURBAIN. — Avis téléphoniques	En 1902	228 95	96 25	25 90	84 »	12 60	76 65	119 85	74 55
	» 1901	231 10	100 05	37 80	71 40	13 65	75 60	120 05	77 10
	Différences	- 2 15	— 3 80	11 90	+ 12 60	— 1 05	+ 1 05	- 0 20	— 2 55
SERVICE INTERURBAIN. — Abonnements.	En 1902	16,092 30	11,809 »	»	3,225 »	»	420 »	2,417 50	35 »
	» 1901	17,972 17	15,595 »	»	3,260 »	»	512 75	2,225 »	»
	Différences	— 1,879 67	— 3,784 »	»	— 35 »	»	— 92 75	+ 192 50	+ 35 »
SERVICE INTERURBAIN. — Conversations.	En 1902	175,255 »	102.430 »	5,881 »	44 525 50	3,220 50	12,825 »	32,545 50	11,095 »
	» 1901	174,550 5	101.426 50	4,126 50	38,661 50	3.049 »	11,165	31.052 50	10,072 50
	Différences	— 1.297 50	+ 1.005 50	— 245 50	+ 5.861 »	+ 171 50	+ 1,660 »	+ 1,511 »	+1,020 50
SERVICE INTERNATIONAL. — Abonnements	En 1902	19,777 75	»	»	»	»	62 25	»	»
	» 1901	18,516 37	»	»	»	»	»	»	»
	Différences	+ 1,261 36	»	»	»	»	+ 62 25	»	»
SERVICE INTERNATIONAL. — Conversations.	En 1902	165,697 35	87.105 12	1,287 41	9,196 75	675 »	5,552 10	6,531 50	386 35
	» 1901	150.983 28	72.842 37	1,327 75	7,262 65	582 »	5,466 »	5,004 50	219 »
	Différences	+ 12,714 07	+14,262 75	— 40 31	+ 1,934 10	+ 93 »	+ 86 10	+ 1,527 »	+ 167 35
Communications du public avec les services établis dans les stations de chemin de fer.	En 1902	200 »	»	»	»	100 »	»	»	»
	» 1901	200 »	»	»	»	100 »	»	»	»
	Différences	»	»	»	»	»	»	»	»
Produits extraordinaires.	En 1902	14,359 81	9,162 24	121 32	2,558 58	152 34	254 45	1,589 80	559 51
	» 1901	12,607 72	6.996 56	159 58	2,469 89	93 62	279 05	1,919 34	402 36
	Différences	+ 1.752 12	+ 2,165 68	— 38 26	+ 88 69	+ 58 72	— 24 60	— 329 54	+ 157 15
TOTAUX. — En 1902 . . . fr.		1,799.618 89	1 037,538 54	32,114 64	286 008 04	21.872 01	58 052 05	304,450 95	50,127 70
» 1901. . fr		1,696,970 60	955,607 76	28 132 62	246.125 74	20,054 91	50,878 08	276,252 22	42,300 85
Différences . . .		+102,678 29	+ 81,840 58	+3 9·2 02	+39 882 30	+1,817 15	+ 7,173 95	+28,218 73	+8,126 85
Taux p. c. des différences . .		6.05	8.56	14.15	16 20	9.06	14.10	10 22	19.21

recettes et parts téléphoniques belges pendant les années **1902** *et* **1901**.

RESEAUX OU GROUPES. (Pour la composition des groupes, *voir* p. C/19.)									TOTAUX.	Taux pour cent des différences.
Littoral	Liége	Louvain.	Malines.	Mons.	Namur.	Termonde.	Tournai.	Verviers.		
144 75	24 »	»	0 50	37 60	28 25	13 75	194 60	11 25	980 05	
143 75	35 25	»	0 50	30 75	34 10	9 75	140 25	8 50	898 65	
+ 1 »	— 11 25	»	»	+ 6 85	— 5 85	+ 6 »	+ 54 35	+ 2 75	+ 83 40	9.30
111,004 86	481,828 42	21,876 89	10,383 51	124,283 49	92,172 »	19,070 55	80,278 61	210,146 81	3,991,931 17	
98,704 08	435 702 68	21.809 62	9,073 31	113,782 32	80,683 20	17,721 69	68,668 24	204,697 60	3,655,442 85	
+12 300 78	+48,125 74	+ 67 27	+1,308 20	+10,501 17	+11,488 71	+1,948 86	+ 11,610 37	+ 5,449 21	+ 336,511 31	9.21
800 50	1,178 50	36 75	17 50	305 30	243 25	189 75	577 75	391 75	13,920 75	
833 »	1,051 75	31 50	15,50	280 25	232 25	159 75	456 »	384 30	13,648 75	
— 48 50	+ 126 75	+ 5 25	+ 2 »	+ 25 25	— 9 »	+ 30 »	+ 121 75	+ 7 25	+ 272 »	1.99
15 »	»	»	»	»	2	10 »	»	»	334 80	
42 »	»	»	»	»	»	25 »	2 »	»	417 22	
— 27 »	»	»	»	»	+ 2 »	— 15 »	— 2 »	»	— 82 35	24.58
101 45	140 35	14 70	3 60	30 45	36 40	13 75	117 60	14 70	1,215 75	
102 90	162 40	16 45	3 25	28 50	39 55	32 55	97 45	9 45	1,221 25	
— 1 45	— 22 05	— 1 75	+ 0 35	+ 21 95	— 3 15	— 16 80	+ 20 15	+ 3 25	— 5 50	0 45
173 35	10,736 50	»	»	595 »	640 50	»	1,645 »	1,355 17	49,344 50	
173 35	12,027 08	»		420 »	459 67	»	1,540 »	840 »	55,023 »	
»	— 1,290 38	»	»	+ 175 »	+ 180 85	»	+ 105 »	+ 715 17	— 5,678 50	11.31
32,344 50	46,008 50	6,130 »	3,390 50	16,819 50	20,658 »	8,514 »	16,049 »	15,517 »	516,882 50	
29,599 »	45,124 »	5,496 50	3,125 50	15,255 »	18,865 »	8,853 »	15,019 50	15,969 »	527,651 50	
+ 2,745 50	+ 2,584 50	+ 633 50	+ 267 »	+ 1,284 50	+1,795 »	— 319 »	+ 1,029 50	— 452 »	+ 19,231 »	3.64
»	»	»	»	»	»	»	»	»	19,839 98	
»	»	»	»		»	»	»	»	18,516 37	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	+ 1,323 61	7.15
6.022 50	6,756 90	397 45	53 50	2,938 42	1 458 03	1,982 50	5,588 45	6,107 63	305.558 98	
4,681 »	6,318 07	248 »	64 25	1,701 78	1,626 45	992 »	4,787 85	4,884 6	268,991 60	
+ 1,341 50	+ 438 83	+ 149 45	— 8 75	+ 1,236 64	— 168 40	+ 990 50	+ 600 60	+ 1,222 98	+ 36,567 38	13.59
»	»	»	»	»	»	»	100 »	»	400 »	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	300 »	
»	»	»	»	»	»	»	+ 100 »	»	+ 100 »	33.33
860 02	3,037 78	183 34	47 95	680 41	741 96	133 40	756 55	1,463 23	36,667 70	
1,068 89	3,842 52	233 70	105 17	935 51	861 69	260 98	589 40	1,835 96	34,683 51	
— 208 87	— 804 74	— 72 56	— 57 21	— 254 90	— 119 75	— 127 58	+ 167 15	— 367 75	+ 1.984 16	5.72
151,472 91	549,710 95	31 639 15	13 901 04	145 450 37	115,980 41	30,551 70	105,107 56	235,212 57	4,967,099 27	
135,367 95	500,565 75	30,857 77	12 589 48	132,413 91	102,822 »	28,054 72	91,300 69	226,629 66	4,576,772 71	
+16,104 96	+49,147 20	+ 781 38	+1,311 56	+13,016 46	+13,158 41	+2 496 98	+ 13,806 87	+ 6,582 91	+ 390,326 56	
11.90	9.82	2.53	12 20	9.83	12.80	8,91	15.12	2.90		8.53

Le tableau ci-dessous indique sommairement, pour **1902**, *les résultats des comptes financiers de la téléphonie locale proprement dite.*

Année.	MONTANT du capital engagé.	MONTANT des dépenses.	MONTANT des recettes.	DIFFÉRENCE.	*OBSERVATIONS.*
1902	fr. 24,664,945 68	fr. 3,521,690 96	fr. 3,805,789 87	+ fr. 284,098 91	Les chiffres ci-contre ne sont qu'approximatifs.

PARTIE D.

MARINE.

MARINE.

I.

Renseignements généraux.

§ 1er. — Matériel.

La comparaison du matériel flottant affecté aux divers services de la Marine en 1901 et en 1902, s'établit comme suit :

	Fin 1902.	Fin 1901.	Différences pour 1902.
Bateaux à vapeur	20	21	— 1
Bateaux-pilotes, bateaux-phares et allèges	29	31	— 2
Garde-pêche et navires-écoles	4	4	—
Embarcations à vapeur	1	1	—
Totaux.	54	57	— 3
Canots et radeaux-caissons (au nombre de 9)	234	228	+ 6

La diminution du nombre de navires s'explique : 1° par la perte d'un remorqueur, qui est résultée d'un abordage ; 2° par la remise aux Domaines d'un bateau du service fluvial Anvers-Waes, pour cause de vétusté ; 3° par la perte d'un bateau-pilote des Bouches de l'Escaut, due à une collision en rade de Flessingue.

§ 2. — Personnel.

L'effectif du personnel comprenait :

	Fin 1902.	Fin 1901.	Différences pour 1902.
Fonctionnaires, employés et agents	1,322	1,326	— 4
Messagers et gens de service	15	15	—
Ouvriers	233	233	—
Totaux.	1,568	1,572	— 4

Annexes à consulter.

II.

Services d'exploitation.

I, p. D.

§ 1er. — Paquebots entre Ostende et Douvres.

Le mouvement des passagers, qui était de 127,493 en 1901, descend à 121,797 en 1902, soit une diminution de 5,696 unités, ou 4 1/2 p. c.

Cette dépression porte sur tous les facteurs du trafic voyageurs; elle est attribuable, vraisemblablement :

1° à la température qui a été particulièrement inclémente pendant l'année 1902;

2° aux évènements politiques en Angleterre et, notamment, aux fêtes du couronnement de S. M. le roi Édouard VII. Ces festivités n'ont, à cause de leur ajournement, attiré qu'un nombre restreint d'étrangers; par contre, elles ont retenu, dans la métropole, la plupart des anglais qui, habituellement, profitent de la saison des voyages pour entreprendre une excursion sur le continent.

Les relevés des billets vendus accusent :

en trafic anglo-belge	82,141	voyageurs;
— de transit.	39,686	—

En rapprochant ces chiffres de ceux de l'année précédente, on constate qu'en service anglo-belge la diminution n'est que de 1,516 unités, tandis qu'en trafic de transit, elle atteint 4,180 unités.

D'après les relevés des billets vendus, 50,155 voyageurs ont effectué la traversée en 1re classe et 71,642 en 2e classe; mais comme il a été débité, à bord des malles et dans les bureaux de voyages, 48,121 suppléments pour passer de 2e en 1re classe, la répartition des passagers, par classe, s'établit, en réalité, comme suit :

1re classe	98,276	passagers,
2e —	23,521	—

La recette afférente au transport des voyageurs et des bagages est de fr. 962,615-40, inférieure de fr. 56,271-65 à celle de l'exercice précédent.

Quant au trafic des colis postaux, des petits paquets et des colis messageries, il a procuré, pour l'année 1902, une recette de fr. 231,038-62, supérieure de fr. 8,593-72 à celle de 1901.

Annexes à consulter.

Les chiffres du mouvement et de la recette de 1902 présentent sur ceux de 1901 les différences ci-après :

		MOUVEMENT.		RECETTE en plus.
		NOMBRE DE COLIS EN PLUS.	POIDS EN PLUS EN KILOGRAMMES	
Colis postaux	de 3 kilogrammes et moins	13,772	41,316	3,445 »
	de plus de 3 à 5 kilogrammes	2,140	6,420	1,070 »
Petits paquets.	Exprès de 5 kil. et moins	6,257	18,711	1,562 »
	Exprès de plus de 5 à 10 kil	1,577	11,039	862 65
	Exprès de plus de 10 kil	—	7,720	572 96
	Grande vitesse	—	16,650	757 96
Trafic anglo-belge-suisse		—	—	525 15
				8,595 72

Il résulte de ce tableau que le trafic des colis postaux, des petits paquets et des colis messageries continue à suivre une marche ascendante.

Cette situation est la confirmation de celle qui a été constatée l'année dernière.

Les transports de chevaux et de finances accusent respectivement une augmentation de fr. 2,690-05 et 796-60 sur les chiffres de 1901.

La recette encaissée du chef des transports de journaux s'élève, pour 1902 à fr. 1,681-50. Elle comporte une augmentation de 15 francs sur celle réalisée en 1901.

Les changements ci-après ont été apportés, durant l'exercice 1902, aux horaires des malles et des trains en correspondance.

Avant le 1er juillet, les relations entre l'Angleterre et le continent par la voie d'Ostende étaient assurées par trois traversées dans chaque sens, dont l'une s'effectuait durant le jour et les deux autres pendant la nuit.

La traversée de jour comportait à elle seule plus de voyageurs que les deux bateaux de nuit pris ensemble ; parmi ces derniers, celui dont le départ d'Ostende était fixé à 4 h.57 et qui partait en sens inverse de Douvres à 8 heures soir était le moins utilisé.

Pour améliorer la situation, cette dernière traversée a été supprimée et remplacée par un nouveau service de jour partant d'Ostende à l'aller à 15 heures et de Douvres au retour à 4 heures soir.

Ce service a été mis en coïncidence à Ostende avec les trains rapides de et vers Bruxelles et Cologne et il dispose dans cette dernière station de bonnes correspondances avec les principaux centres de l'Allemagne : Berlin, Hambourg, Francfort s/M., Leipzig, Dresde, etc.

Comme corollaire, le bateau bi-hebdomadaire qui partait d'Ostende (Q.) pour Douvres à 13 h.20 avec la correspondance du Nord Express a été supprimé.

Annexes à consulter.

Les paquebots ont accompli, en 1902, 2,285 traversées ; leur durée moyenne a été :

pour les navires *Princesse Clémentine, Marie-Henriette* et *Léopold II*	3 heures	34	minutes.
pour le *Rapide*	3 —	33	—
pour les deux navires type *Princesse-Henriette* . .	3 —	29	—
pour les trois navires type *Flandre*	3 —	33	—

II, p. D. L'exploitation du service, qui avait coûté, en 1901, fr. 3,869,239-27, a été ramenée, en 1902, à fr. 3,111,338-06.

Cette différence provient :

1° de la suppression du départ bi-hebdomadaire dont il est question ci-dessus ;

2° d'une diminution du prix des combustibles ;

3° d'une dépense moindre qu'en 1901 pour réparation de paquebots.

En 1902, la dépense moyenne par traversée a été de fr. 1,361-64 et la recette moyenne de fr. 529-05 ; l'année précédente, le coût a été de fr. 1,616-22 et le produit de fr. 523-96.

Le résultat de l'exploitation, en recettes et en dépenses, se traduit par une différence de fr. 712,431-53 en faveur de 1902.

La distance entre Ostende et Douvres étant de 115 kilomètres, chaque traversée donne en moyenne les résultats comparatifs ci-après :

	En 1902.	En 1901.	Différence pour 1902.
Coût par kilomètre	11 84	14 05	— 2 21
Produit direct	4 60	4 56	+ 0 04

Les négociations entamées en 1901 avec la Compagnie Marconi ont abouti à l'établissement de la télégraphie sans fil à bord des neuf paquebots de la ligne ; par l'intermédiaire du poste côtier de Nieuport-Bains, les navires peuvent, en tout temps, communiquer avec la terre et, en outre, échanger des messages entre eux. L'ensemble de cette installation constitue une véritable amélioration pour notre ligne nationale ; tout en offrant aux voyageurs une garantie supplémentaire de sécurité, elle réduit à un minimum les risques de perte de matériel flottant.

Prochainement, l'application du système sera étendue aux correspondances privées entre Nieuport et les paquebots.

§ 2. — Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre.

Le service, qui antérieurement ne fonctionnait que dans des circonstances déterminées, est effectué depuis le 15 décembre 1902 d'une façon régulière : le nombre des trajets dans chaque sens est doublé.

II, p. D. La dépense d'exploitation, qui a atteint fr. 150,940-47, est supérieure de fr. 5,092-71 à celle de 1901. Cette différence est due à l'extension de personnel nécessitée par le doublement du nombre des traversées.

Annexes à consulter.

Le mouvement des transports, résumé dans le tableau comparatif ci-après, accuse une décroissance sur certains postes et un progrès sur d'autres :

	En 1902.	En 1901.	Différences pour 1902.	
Voyageurs	2,278,399	2,279,800	—	1,401
Animaux	113,475	106,097	+	7,378
Colis	2,355	2,461	—	106
Véhicules.	121,116	114,227	+	6,889
Coupons délivrés .	2,515,345	2,502,585	+	12,760
Suppléments . . .	11,326	16,412	—	5,086
Abonnements. . .	159	167	—	8

La recette est restée presque stationnaire (fr. 101,135-14 en 1901, fr. 100,859-29 en 1902). II, p. D.

§ 3. — Passage d'eau entre Anvers et le Pays de Waes.

L'exercice 1902 présente une diminution de charges de fr. 8,974-85, comparativement à celles de l'année précédente. Cette différence s'explique par l'abaissement du prix des combustibles et le peu d'importance des travaux de réparation au matériel.

Ce service est exécuté pour le chemin de fer de l'État et ne procure conséquemment pas de recette à la marine.

§ 4. — Pilotage.

Le mouvement de la navigation sur Anvers, entrées et sorties, représenté par les navires astreints à l'obligation de prendre un pilote, se chiffre, en 1902, par 11,160 bâtiments, soit 682 de plus qu'en 1901.

Il y a eu également progrès dans le tonnage général pour Anvers : 16,720,807 tonneaux en 1902, contre 14,967,921 en 1901.

Cet accroissement explique que la recette du chef du pilotage général a été en progrès de fr. 216.928-84. II, p. D.

La dépense s'est également accrue : de fr. 3,068,902-14 en 1901, elle s'est élevée à fr. 3,232,059-85 en 1902; l'augmentation de fr. 163,157-71 est attribuable, pour la plus grande partie, à l'élévation des dépenses du chef du personnel, dont les appointements suivent les fluctuations de la recette.

Le 28 juin 1902, un bateau-pilote de la station des Bouches de l'Escaut a été abordé et coulé par un steamer étranger. A la suite d'un arrangement, l'armement du navire abordeur a payé à l'État une somme de 10,000 francs à titre de dommages.

Un nouveau bateau-pilote a été mis en adjudication pour remplacer le cutter n° 1 d'Ostende, qui doit être mis hors de service pour cause de vétusté.

Annexes à consulter.

§ 5. — Remorque sur la côte de Flandre.

II, p. D. On constate une diminution dans les recettes de la remorque; ce service avait rapporté fr. 26,553-15 en 1901; il y a un déchet de fr. 2,314-80 en 1902, le produit étant tombé à fr. 24,238-35.

II, p. D. La dépense a été à peu près la même que l'année précédente.

Le 11 avril 1902, le remorqueur n° 2 a été abordé et coulé à proximité du port d'Ostende par un chalutier à vapeur. Une transaction est intervenue : l'armement de la chaloupe a payé à l'État.
une partie de la somme représentant le dommage subi par celui-ci.

§ 6. — Police maritime.

II, p. D. L'accroissement du mouvement de la navigation a nécessairement influé sur les recettes de la police maritime : de fr. 157,546-22 en 1901, elles sont montées, en 1902, à fr. 166,040-56, soit une plus value de fr. 8,494-34.

II, p. D. La dépense s'est élevée à fr. 108,152-58, supérieure de fr. 1,823-11 à celle de l'exercice 1901. L'augmentation résulte notamment de la création d'un emploi d'agent de la police maritime à Gand.

III.

Services divers.

§ 1er. — Phares, fanaux et signaux.

I, p. D. Le service de l'éclairage a occasionné une dépense supérieure de fr. 5,142-83 à celle de 1901, à raison de travaux d'entretien plus dispendieux qui ont dû être effectués au matériel flottant, ainsi qu'aux ouvrages de l'Escaut.

§ 2. — Écoles de navigation.

Le nombre des élèves ayant suivi les cours des écoles de navigation d'Anvers et d'Ostende est de 155, soit 3 de moins qu'en 1901. Il a été alloué 49 bourses et 2 demi-bourses d'études, nombre supérieur de 2 unités à celui de 1901.

Les diplômes de capacité délivrés en 1902 et 1901 se répartissent comme suit :

	1902	1901
Long cours	56	40
Cabotage	8	18
Patron-pêcheur	—	2

Le cours de navigation institué pour les pêcheurs à Nieuport a été fréquenté par 6 élèves, nombre égal à celui de 1901.

93 élèves, soit un de plus que l'année précédente, ont suivi les cours spéciaux de machines à vapeur marines rattachés aux écoles de navigation. Il a

été décerné 4 diplômes de mécanicien de 1re classe de bateau à vapeur et 2 de mécanicien de 2e classe.

La dépense pour les écoles de navigation a été ramenée de fr. 38,555-01 en 1901, à fr. 37,393-61 en 1902. II, p. D.

§ 3. — Surveillance de la pêche dans la mer du Nord et École des mousses.

La surveillance de la pêche dans la mer du Nord a été effectuée, alternativement et d'une manière presque continue, par l'aviso à vapeur *Ville d'Anvers* et le trois-mâts goélette *Ville d'Ostende*.

Les élèves de l'École des mousses d'Ostende ont pris part, par brigade de 30, aux croisières des deux bâtiments.

La dépense qui, en 1901, avait atteint le chiffre de fr. 272,298-42 a été réduite, en 1902, à fr. 219,373-40, soit une diminution de fr. 52,925-02. L'exercice 1901, comme le porte le compte-rendu de cette année, avait eu à supporter la charge d'un grand radoub du garde-pêche *Ville d'Ostende*. II, p. D.

§ 4. — Sauvetage.

Un bateau de pêche, échoué, a été remis à flot par le grand remorqueur; une autre chaloupe en détresse a été ramenée à Ostende par le même toueur.

Le grand remorqueur a également secouru et conduit à Ostende un paquebot qui avait reçu une avarie à la machine.

La brigade de secours de La Panne s'est embarqué le 30 juin 1902 pour porter assistance au yacht *Atmah*, échoué devant Coxyde. Le grand remorqueur ayant été demandé sur ces entrefaites, afin de renflouer le bâtiment, l'intervention de nos sauveteurs est devenue sans objet.

La dépense s'est accrue en 1902, comparativement à l'exercice précédent, de fr. 1,710-37, par suite de l'achat d'un nouveau canot de sauvetage, avec accessoires, pour la station d'Ostende. II, p, D.

IV.

Résultats financiers.

§ 1er. — Recettes.

Les divers services de la marine avaient procuré, en 1901, une recette de fr. 4,879,317-49 ; on constate, pour 1902, une augmentation de fr. 176,878-79. II, p. D.

§ 2. — Dépenses.

Les dépenses, fr. 7,260,567-65 sont inférieures de fr. 645,058-68 à celles de 1901. II, p. D.

Les résultats généraux en dépenses et en recettes, pour les deux exercices, font ressortir une différence de fr. 821,937-47 en faveur de 1902. II, p. D.

N° 1. — *Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette.*

Comparaison des années 1902 et 1901.

	NOMBRE.			MOUVEMENT.			RECETTE.		
	ANNÉES.		Différences pour 1902.	ANNÉES.		Différences pour 1902.	ANNÉES.		Différences pour 1902.
	1902.	1901.		1902.	1901.		1902.	1901.	
Voyageurs. Billets simples. 1re classe	»	»	»	18,979	20,605	— 1,626	170,890 50	185,789 10	—14,898 60
Billets simples. 2e —	»	»	»	27,780	29,670	— 1,890	192,544 80	205,998 80	—13,454 »
Id. pour enfants (prix réduits). 1re classe	»	»	»	834	846	— 12	3,903 10	3,939 60	— 36 50
Id. pour enfants (prix réduits). 2e —	»	»	»	1,954	1,806	+ 148	6,830 60	6,303 50	+ 527 10
Billets aller-retour. 1re classe	»	»	»	17,444 (1)	17,560 (1)	— 116	129,883 30	130,784 75	— 901 45
Billets aller-retour. 2e —	»	»	»	26,586 (1)	26,802 (1)	— 216	148,680 »	150,040 80	—1,360 80
Id. (prix réduits). 1re classe	»	»	»	12,898 (1)	12,956 (1)	— 58	62,095 30	62,779 40	— 684 10
Id. (prix réduits). 2e —	»	»	»	15,322 (1)	17,248 (1)	— 1,926	53,994 50	60,754 50	— 6,760 »
Abonnements	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Location de malles spéciales	33	34	— 1	»	»	»	210 »	200 »	+ 10 »
Suppléments de 2e à 1re classe	48,121	52,037	— 3,916	»	»	»	120,302 50	130,092 50	— 9,790 »
Petites cabines	1,160	870	+ 290	»	»	»	8,120 »	6,090 »	+ 2,030
Grandes cabines	3,926	4,643	— 717	»	»	»	54,964 »	65,002 »	—10,038 »
Cabines spéciales	97	101	— 4	»	»	»	2,716 »	2,828 »	— 112 »
— de luxe	88	96	— 8	»	»	»	6,600 »	7,200 »	— 600 »
Vélos	455	550	— 95	»	»	»	819 »	990 »	— 171 »
a gages	12	19	— 7	»	»	»	61 80 (3)	94 10 (3)	— 32 30
Ensemble	—	—	—	121,797 (2)	127,493 (2)	— 5,696	962,615 40	1,018,887 05	—56,271 65
Chevaux. Têtes.	79	12	+ 67	»	»	»	3,171 85	481 80	+ 2,690 05
Chiens	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Voitures. Nombre.	5	6	— 1	»	»	»	401 75	482 10	— 80 35
Finances : Groups	3,474	1,842	+ 1,632	»	»	»	1,740 80	944 20	+ 796 60
Journaux. Kilog.	»	»	»	56,050 (4)	55,550 (4)	+ 500	1,681 50	1,666 50	+ 15 »
Colis postaux de 3 kilog. et moins	395,374	381,602	+ 13,772	1,186,122 (4)	1,141,806 (4)	+ 41,316	98,843 50	95,400 50	+ 3,443 »
Colis postaux de 3 à 5 kilog.	22,374	20,234	+ 2,140	67,122 (4)	60,702 (4)	+ 6,420	11,187 »	10,117 »	+ 1,070 »
Petits colis. Tarif postal. Express. de 5 kilog. et moins	99,388	93,151	+ 6,237	298,164 (4)	279,453 (4)	+ 18,711	26,309 25	24,747 25	+ 1,562 »
Petits colis. Tarif postal. Express. de plus de 5 à 10 kilog.	40,004	38,427	+ 1,577	280,028 (5)	268,989 (5)	+ 11,039	23,841 35	22,978 70	+ 862 65
Petits colis. Tarif postal. Express. de plus de 10 kilog.	»	»	»	627,633 (6)	619,913 (6)	+ 7,720	37,402 70	37,029 74	+ 372 96
Petits colis. Grande vitesse. — Poids taxé.	»	»	»	625,195	608,565	+ 16,630	21,938 91	21,180 95	+ 757 96
Petits colis. Tarif réduit. Service anglo-belge-suisse	»	»	»	65,760	70,885	— 5,125	1,221 »	1,315 01	— 94 01
Dito	»	»	»	»	»	»	10,294 91 (7)	9,675 75 (7)	+ 619 16
Produits extraordinaires. fr.	»	»	»	»	»	»	8,237 70	9,450 75	— 1,213 05
						Totaux. fr.	1,208,887 62	1,254,357 30	—45,469 68

(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'État qu'en janvier suivant.

(3) Le voyageur ayant droit au transport gratuit de 25 kilogr. de bagages, cette somme ne représente que le montant des taxes encaissées *à bord*; le chemin de fer perçoit, à son profit, les taxes des bagages enregistrés directement dans les stations.

(4) Poids moyen calculé à raison de 3 kilogr. par colis.

(5) — — — 7 — —

(6) Colis taxés au poids.

(7) Convention du 1er 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 1902 et 1901.

SERVICES.	1902.	1901.	Différences pour 1902.
RECETTES.			
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	1,208,887 62	1,254,357 30	— 45,469 68
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	100,859 29	101,135 14	— 275 85
Pilotage	3,548,086 92	3,331,158 08	+ 216,928 84
Écluses	8,083 54	8,567 60	— 484 06
Remorque sur la côte de Flandre	24,238 35	26,553 15	— 2,314 80
Police maritime	166,040 56	157,546 22	+ 8,494 34
Écoles de navigation Pêche maritime Sauvetage			»
Totaux . . . fr	5,056,196 28	4,879,317 49	+ 176,878 79

DÉPENSES.

	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	739,600 59	2,371,737 47	3,111,338 06	746,545 63	3,122,693 64	3,869,239 27	— 757,901 21
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	86,488 85	64,451 62	150,940 47	72,798 39	73,049 37	145,847 76	+ 5,092 71
Passage d'eau entre Anvers et le Pays de Waes	26,733 86	26,603 48	53,337 34	25,665 74	36,646 45	62,312 19	— 8,974 85
Pilotage	2,922,649 62	309,410 23	3,232,059 85	2,763,953 81	304,948 33	3,068,902 14	+ 163,157 71
Phares fanaux et signaux — Éclairage et signaux de la côte	26,121 32	18,691 32	44,812 64	26,800 02	20,491 35	47,291 37	— 2,478 73
Phares fanaux et signaux — Éclairage de l'Escaut	128,631 96	38,369 25	167,001 21	125,551 93	33,827 72	159,379 65	+ 7,621 56
Remorque sur la côte de Flandre	52,533 64	23,488 88	76,022 52	52,647 98	23,166 84	75,814 82	+ 207 70
Police maritime	91,551 91	16,600 67	108,152 58	88,074 07	18,255 40	106,329 47	+ 1,823 11
Services spéciaux	1,000 »	3,348 84	4,348 84	1,000 »	4,579 47	5,579 47	+ 1,230 63
Écoles de navigation	25,021 58	12,372 03	37,393 61	24,667 14	13,887 87	38,555 01	— 1,161 40
Surveillance de la pêche maritime, école des mousses, etc.	159,823 98	59,549 42	219,373 40	180,027 »	112,271 42	272,298 42	— 52,925 02
Sauvetage	48,908 39	6,878 74	55,787 13	48,722 86	5,353 90	54,076 76	+ 1,710 37
Totaux . . . . fr.	4,309,065 70	2,951,501 95	7,260,567 65	4,136,454 57	3,769,171 76	7,905,626 33	— 645,058 68
Recettes totales . . fr.		5,056,196 28			4,879,317 49		+ 176,878 79
Dépenses —		7,260,567 65			7,905,626 33		— 645,058 68
Excédent de dépenses . . . fr.		2,204,371 37			3,026,308 84		— 821,937 47
Excédent de recettes . . . fr.		»			»		»

TABLE DES MATIÈRES.

PARTIE A.

CHEMINS DE FER.

1re SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE Ier.

I. Situation financière. — Principaux résultats statistiques de l'exploitation.

	Pages.	Annexes à consulter.
§ 1er. Capital de premier établissement	A, 1	II et XIV de la partie A
§ 2. Capital utile au point de vue des charges financières . .	A, 2	I, VI et XIV »
§ 3. Compte d'exploitation	A, 2	III, V, VIII, X à XIII »
§ 4. Ressources et charges. Encaisse	A, 3	III, IV, VII, VIII, IX et XIII »
§ 5. Bilan	A, 3	I, II, III, IV, VII à XII, XXII et XXXII »
§ 6. Revenu du capital utile.	A, 7	

II. Résumé des principaux résultats statistiques.

Produits par unité de trafic en 1902 et en 1901	A, 7	
Période quinquennale 1898-1902 et année 1897	A, 8	XV, XVI et XVII
Personnel	A, 8	
Caisse de retraite et de secours des ouvriers	A, 9	

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

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

§ 1er. Lignes en cours de construction	A, 11
§ 2. Principaux travaux d'extension et de parachèvement des lignes en exploitation	A, 11

Annexes à consulter.		Situation des lignes en exploitation.	Pages.
XVIII de la partie A.	§ 1er.	Longueur des lignes principales exploitées au 31 décembre 1902.	A, 12
	§ 2.	Longueur moyenne exploitée par l'État en 1902 . .	A, 13
XIX	§ 3.	Rails	A, 13
XIX	§ 4.	Billes et traverses	A, 15
XX	§ 5.	Profil et courbes	A, 15
XX	§ 6.	Signaux	A, 16
XXI	§ 7.	Passages à niveau	A, 16
	§ 8.	Raccordements industriels et gares privées	A, 16
	§ 9.	Raccordements vicinaux et traversées vicinales . . .	A, 17
XXII	§ 10.	Approvisionnements au 31 décembre 1902 (Service des voies et travaux)	A, 17

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

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

XXIII et XXV	§ 1er.	Matériel de traction et de transport.	A, 19
XXIV, XXVI et XXVII	§ 2.	Renouvellement et extension du matériel de traction et de transport.	A, 19
	§ 3.	Wagons de particuliers	A, 21
XXVIII	§ 4.	Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères.	A, 21
	§ 5.	Nombre et parcours des trains	A, 22
	§ 6.	Utilisation du matériel à marchandises.	A, 22
	§ 7.	Temps moyen que comporte l'emploi utile d'un wagon de l'État	A, 25
XXIX	§ 8.	Achat de combustibles	A, 25
XXIX	§ 9.	Consommation de combustibles	A, 25
XXIX	§ 10.	Charbon consommé par les locomotives	A, 25
XXX et XXXI	§ 11.	Éclairage.	A, 25
	§ 12.	Chauffage des trains	A, 26
	§ 13.	Graissage.	A, 26
XXXII	§ 14.	Approvisionnements en magasin (Service de la traction et du matériel)	A, 26

II. Améliorations et innovations introduites dans le service de la traction et du matériel . . . A, 27

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION ET RECETTES.

I. Mouvement et recette.

			Pages.
X, XII, XXXIII et XXXIV	§ 1er.	Voyageurs	A, 29
XXXV à XL	§ 2.	Mouvement des marchandises transportées par les lignes de l'État en 1902	A, 31

		Pages.	Annexes à consulter.	
§ 3.	Ensemble du mouvement et des recettes.	A, 32	X, XI et XII	de la partie A.
§ 4.	Produits extraordinaires	A, 33		
§ 5.	Produits divers	A, 33	XI	»
§ 6.	Réductions consenties sur les prix de transport. . . .	A, 33		
	II. **Stations**	A, 34		
	III. **Améliorations et innovations apportées dans le service des transports.**			
§ 1er.	Camionnage	A, 35		
§ 2.	Buffets et buvettes	A, 36		
§ 3.	Trains de voyageurs.	A, 37		
§ 4.	Trains de marchandises.	A, 39		
§ 5.	Mesures diverses prises dans l'intérêt du service et du public	A, 42		
§ 6.	Tarifs des voyageurs et des bagages	A, 42		
§ 7.	Tarifs pour marchandises	A, 43		
	IV. **Accidents.** — *Statistique comparative.*			
§ 1er.	Collisions et déraillements de trains	A, 55-55	XLI	»
§ 2.	Accidents de personnes, attribuables aux collisions et aux déraillements de trains	A, 56	XLI et XLIII	»
§ 3.	Accidents de personnes, dus à d'autres causes qu'à des collisions et déraillements de trains	A, 56	XLII et XLIII	»
§ 4.	Personnes tuées depuis 1835	A, 58	XLIII	»
	V. **Contraventions**	A, 59		

2e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

Situation des lignes en exploitation.

§ 1er.	Longueur des lignes exploitées au 31 décembre 1902. .	A, 61	XLIV	»
§ 2.	Développement des voies ferrées	A, 62		
§ 3.	Stations, haltes et points d'arrêt	A, 62	XLV	»
§ 4.	Gares privées et raccordements industriels	A, 63	XLV	»
§ 5.	Raccordements et traversées à niveau de lignes vicinales.	A, 63		

II.

	Situation du matériel roulant	A, 64	XLVI	»

III.

	Parcours des trains	A, 65	XLVII	»

Pages.

IV.

Mouvement et recette des transports.

Annexes à consulter.				
XLVIII	de la partie	A.	§ 1er. Voyageurs	A, 66
XLVIII	»		§ 2. Bagages	A, 67
XLVIII	»		§ 3. Petites marchandises	A, 68
XLVIII	»		§ 4. Grosses marchandises	A, 68
XLVIII	»		§ 5. Finances	A, 69
XLVIII	»		§ 6. Équipages.	A, 69
XLVIII	»		§ 7. Chevaux et bestiaux	A, 69
XLVIII	»		§ 8. Produits extraordinaires	A, 70
XLVIII	»		§ 9. Récapitulation des recettes.	A, 70

V.

XLVIII	»	**Dépenses d'exploitation.**	A, 71

VI.

XLVIII	»	**Produits nets de l'exploitation.**	A, 72

VII.

XLVIII	»	**Coefficients de l'exploitation**	A, 73

VIII.

XLVIII	»	**Résultats généraux de l'exploitation.** . .	A, 74

IX.

XLIX	»	**Personnel**	A, 74

X.

L	»	**Accidents**	A, 75

XI.

		Contraventions	A, 76

XII

		Améliorations et innovations	A, 76

ANNEXES DE LA PARTIE A.

1re SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

N° I. Bilan. — Situation générale depuis l'origine jusque fin 1902 . . . . . A, 86-87

» II. Compte de premier établissement de l'ensemble du réseau en exploitation et des travaux en cours d'exécution au 31 décembre 1902 . . . . . A, 88-89

» III. Compte des recettes et des dépenses de l'exploitation. Exercice 1902 . . . . . A, 90-91

			Pages.
N°	IV.	Compte financier. Exercice 1902. — Charges et ressources	A, 90-91
»	V.	Comparaison des dépenses de l'exploitation. Exercices 1902 et 1901	A, 92
»	VI.	Détermination du capital utile, base des charges en 1902	A, 93
»	VII.	Détermination des charges financières des capitaux utiles depuis l'origine jusque fin 1902. . . .	A, 94
»	VIII.	Résultats financiers de l'exploitation des chemins de fer par l'État depuis 1855 jusque fin 1902. — Coefficient d'exploitation.	A, 96-97
»	IX.	Intérêts avec le banquier (Trésor) des soldes annuels, et en compte-courant des recettes versées au Trésor, déduction faite des dépenses liquidées par celui-ci, y compris les pensions servies à charge du budget de la dette publique et n'affectant pas le budget de l'exploitation du chemin de fer . .	A, 98-99
»	X.	Recettes de l'exploitation du chemin de fer par nature de produits	A, 100-101
	XI.	Produits divers encaissés par le département des finances pour compte de l'exploitation du chemin de fer	A, 100-101
»	XII.	Ensemble des recettes d'après les droits constatés .	A, 100-101
»	XIII.	Comparaison des résultats financiers annuels pendant la dernière période quinquennale (1898-1902) et la dernière année (1897) de la période précédente.	A, 102
	XIV.	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 de recettes ou loyer. Période quinquennale (1898-1902) et dernière année (1897) de la période précédente	A, 104-105
»	XV.	Voies et travaux. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1898-1902) et de la dernière année (1897) de la période précédente	A, 106-107
»	XVI.	Traction et matériel. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1898-1902) et de la dernière année (1897) de la période précédente	A, 108-109
»	XVII.	Exploitation et recettes. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1898-1902) et de la dernière année (1897) de la période précédente	A, 110-111
	XVIII.	Développement des lignes exploitées à double et à simple voie	A, 112

			Pages.
N° XIX.	Matériel fixe existant dans les voies au 31 décembre 1902 et 1901	A,	113
» XX.	*a*. Profil et courbes des voies principales. *b*. Signaux de différents systèmes.	A,	114
» XXI.	Relevé des passages à niveau supprimés en 1902 .	A,	115
» XXII.	Approvisionnements dans les dépôts et à pied d'œuvre, au 31 décembre 1902.— Service des voies et travaux	A,	116
XXIII.	Effectif du matériel de traction et de transport. .	A,	118-119
» XXIV.	Situation de l'effectif du matériel roulant. Renouvellement et extension	A,	120-121
» XXV.	Importance du matériel de traction en 1902 . . .	A,	122
» XXVI.	Situation du renouvellement des locomotives et des voitures à vapeur d'après la puissance de traction des moteurs	A,	123
» XXVII.	Balance de renouvellement du matériel de traction et de transport. — Valeur « argent »	A,	124
» XXVIII.	Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères sur le réseau de l'État.	A,	125
» XXIX.	Achats et consommation de combustibles. . . .	A,	126-127
» XXX.	Éclairage des stations, ateliers et dépendances . .	A,	128
» XXXI.	Eclairage des trains au gaz riche	A,	128
» XXXII.	Approvisionnements et matériel en magasin. — Services de la traction et du matériel et de l'exploitation	A,	129
» XXXIII.	Progression annuelle du mouvement et de la recette des voyages par abonnements, y compris les abonnements de 15 jours.	A,	130
» XXXIV.	Mouvement et recettes des abonnements de 15 jours.	A,	131
» XXXV.	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 1902.	A,	132-136
» XXXVI.	Mouvement général de certaines grosses marchandises expédiées et reçues par les stations de l'État belge en relation de service international. — Année 1902	A,	137-157
» XXXVII.	Mouvement des transports de marchandises en transit par la Belgique. — Année 1902	A,	158
» XXXVIII.	Mouvement des transports de marchandises en transit par les lignes de l'État. — Année 1902 . .	A,	160-161
» XXXIX.	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 1902	A,	162-163
» XL.	Mouvement général, en tonnes, de certaines grosses marchandises transportées pendant l'année 1902 par les chemins de fer de l'État belge	A,	164-165

Page s.

N° XLI. Collisions et déraillements de trains. — Accidents de personnes y relatifs. — Réseau exploité par l'État. — Années 1902 et 1901 . . . . . A, 166-167
» XLII. Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des collisions et à des déraillements de trains. — Année 1902 . . . . . A, 168-170
» XLIII. Dénombrement des accidents de personnes depuis 1855 . . . . . A, 172-173

2e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES

» XLIV. Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1902. . . . . A, 174
» XLV. Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. Situation au 31 décembre 1902. . . . . A, 175
» XLVI. Matériel roulant. Effectif au 31 décembre 1902. — Comparaison des années 1902 et 1901 . . . . A, 176
XLVII. Parcours kilométrique des trains en 1902. — Comparaison des années 1902 et 1901 . . . . . A, 177
» XLVIII. Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. Exercice 1902. . . . . A, 178-179
» XLIX. Personnel. Effectif au 31 décembre 1902. — Comparaison des années 1902 et 1901 . . . . . A, 180-181
» L. Accidents survenus aux personnes. Année 1902. — Comparaison des années 1902 et 1901. . . A, 182-185

PARTIE B.

POSTES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

Annexes à consulter.

§ 1er. Service international . . . . . B, 3
§ 2. Service intérieur . . . . . B, 4

II.

STATISTIQUES DES CORRESPONDANCES.

§ 1er. Mouvement général . . . . . B, 4 — I et III de la partie B.
§ 2. Lettres ordinaires . . . . . B, 5 — III »
§ 3. Lettres recommandées . . . . . B, 6 — III »
§ 4. Lettres et boîtes avec valeur déclarée . . . . . B, 6 — II et III »
§ 5. Envois exprès . . . . . B, 6 — III »

Annexes à consulter.		Pages.
	III.	
	OPÉRATIONS POUR COMPTE DE TIERS.	
	A. Mandats et bons de poste.	
II et III de la partie B.	§ 1er. 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 »	§ 1er. 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 avec l'étranger* . .	B, 9
II et III »	*F. Abonnements aux journaux.*	B, 9
	G. Caisses d'épargne, de retraite et d'assurances . . .	B, 10
II, III et VI »	*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.	
	§ 1er. Service de distribution	B, 12
	§ 2. Service de transmission	B, 12
	VI.	
	PERSONNEL	B, 13
	VII.	
	RÉSULTATS FINANCIERS.	
	§ 1er. Recette	B, 13
	§ 2. Dépense.	B, 13

ANNEXES DE LA PARTIE **B**.

N° I. Mouvement des correspondances, d'après les moyennes fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1902	B, 16
» II. Mouvement des valeurs confiées à la poste. — Comparaison des années 1902 et 1901.	B, 18
» III. Renseignements statistiques du mouvement postal. — Comparaison des années 1902 et 1901	B, 20
» IV. Recettes postales de toutes natures. — Comparaison des années 1902 et 1901	B, 22
» V. Relevé des timbres-poste, enveloppes-lettres, enveloppes timbrées, cartes postales, cartes-lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1902 et 1901 . .	B, 22
» VI. Relevé des permis de pêche délivrés. — Comparaison des années 1902 et 1901	B, 24

Pages

PARTIE C.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

CHAPITRE Ier.

TÉLÉGRAPHES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

Relations internationales. . . . . C, 3

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

§ 1er. Télégrammes privés :

a. Services réunis . . . . . C, 5
b. Service intérieur. . . . . C, 5
c. Service international . . . . . C, 6

§ 2. Télégrammes de service . . . . . C, 6

III.

BUREAUX TÉLÉGRAPHIQUES, DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ET APPAREILS.

§ 1er. Bureaux. . . . . C, 7
§ 2. Développement du réseau . . . . . C, 8
§ 3. Appareils en service . . . . . C, 9
§ 4. Raccordements télégraphiques privés au réseau télégraphique de l'État (arrêté royal du 6 novembre 1882) . . C, 9

IV.

PERSONNEL (télégraphes et téléphones) . . . C, 9

V.

RÉSULTATS FINANCIERS.

§ 1er. Recettes . . . . . C, 10
§ 2. Dépenses . . . . . C, 11

CHAPITRE II.

TÉLÉPHONES.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

A. Téléphonie locale . . . . . C, 14
B. Téléphonie à grande distance interne . . . . . C, 15
C. Téléphonie internationale . . . . . C, 15
Bureaux centraux téléphoniques . . . . . C, 19

Pages.

ANNEXES DE LA PARTIE C.

N° I. Répartition, par pays d'échange, des correspondances télégraphiques internationales. — Comparaison des années 1902 et 1901 . . . . . C, 24
» II. Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques.—Comparaison des années 1902 et 1901. . C, 25
» III. Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des recettes et parts téléphoniques belges pendant les exercices 1902 et 1901 . . . . . C, 30

PARTIE D.

MARINE.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

§ 1er. Matériel. . . . . D, 3
§ 2. Personnel . . . . . D, 3

Annexes à consulter

II.

SERVICES D'EXPLOITATION.

I et II de la partie D. § 1er. Paquebots entre Ostende et Douvres . . . . . D, 4
II » § 2. Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre . . . D, 6
II » § 3. 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, 8
» § 6. Police maritime . . . . . D, 8

III.

SERVICES DIVERS.

II » § 1er. Phares, fanaux et signaux . . . . . D, 8
II § 2. Écoles de navigation . . . . . D, 8
§ 3. Surveillance de la pêche dans la mer du nord et école des mousses. . . . . D, 9
I 4. Sauvetage . . . . . D, 9

IV.

RÉSULTATS FINANCIERS.

I § 1er. Recettes . . . . . D, 9
§ 2. Dépenses . . . . . D, 9

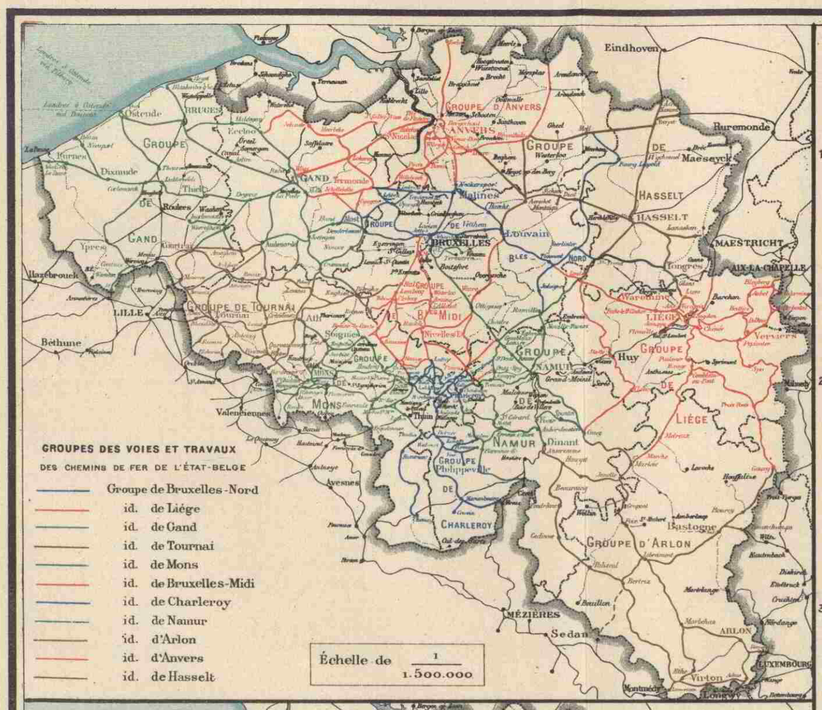
ANNEXES DE LA PARTIE D.

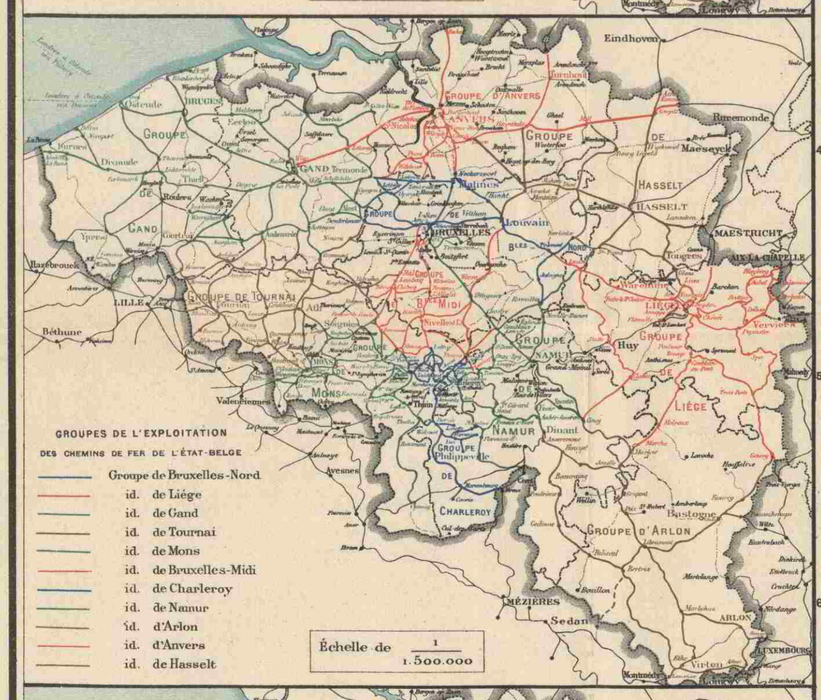
MARINE.

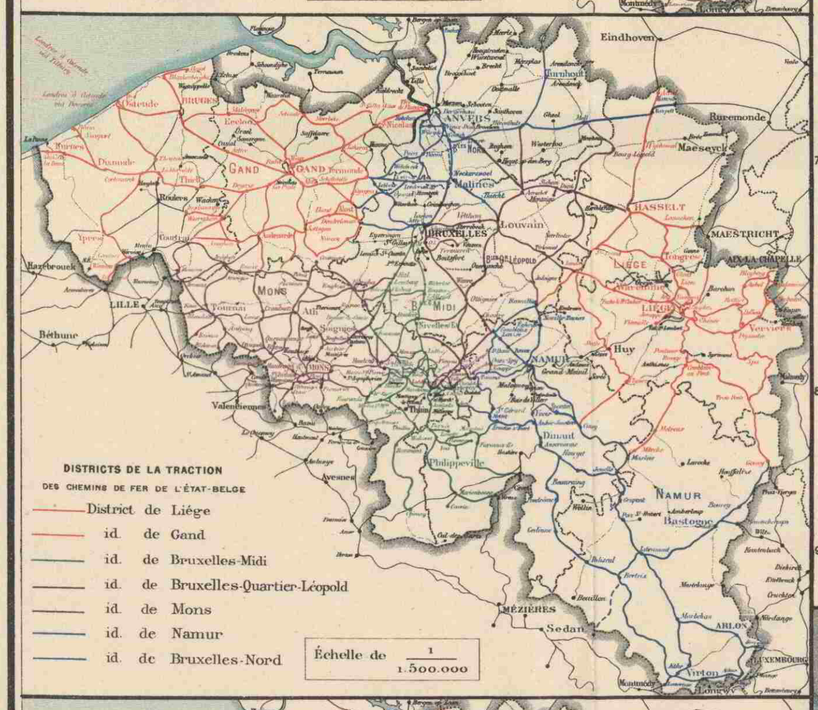
		Pages.
N° I.	Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. Mouvement et recette. — Comparaison des années 1902 et 1901 . .	D, 10
» II.	Recettes et dépenses de la marine. — Subdivision par service. — Comparaison des années 1902 et 1901 . .	D, 11

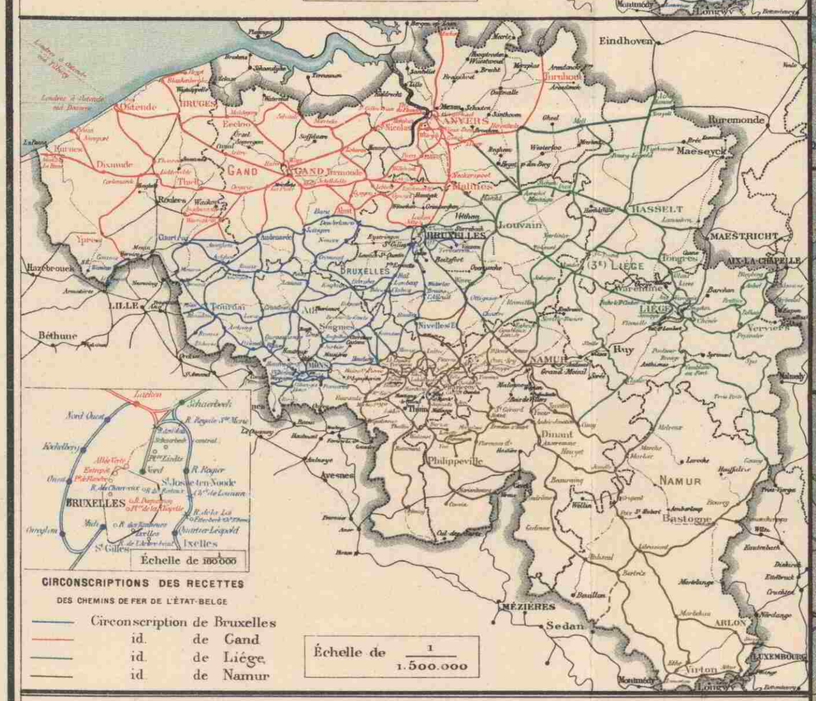
Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes

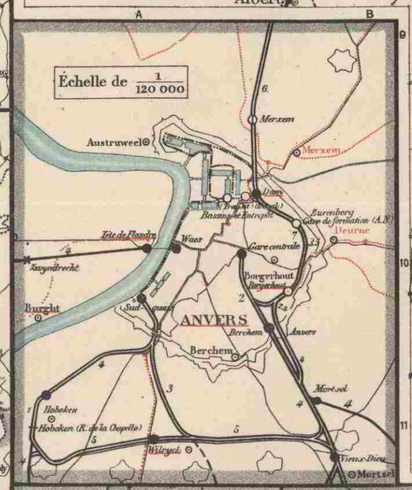
CARTE OFFICIELLE DES CHEMINS DE FER DE

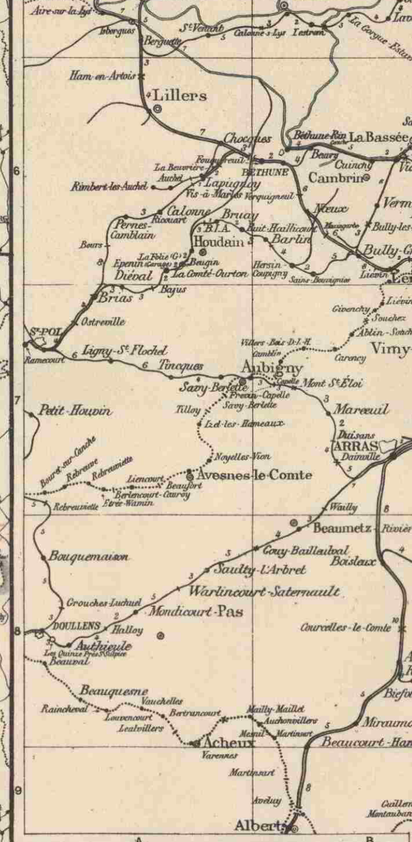


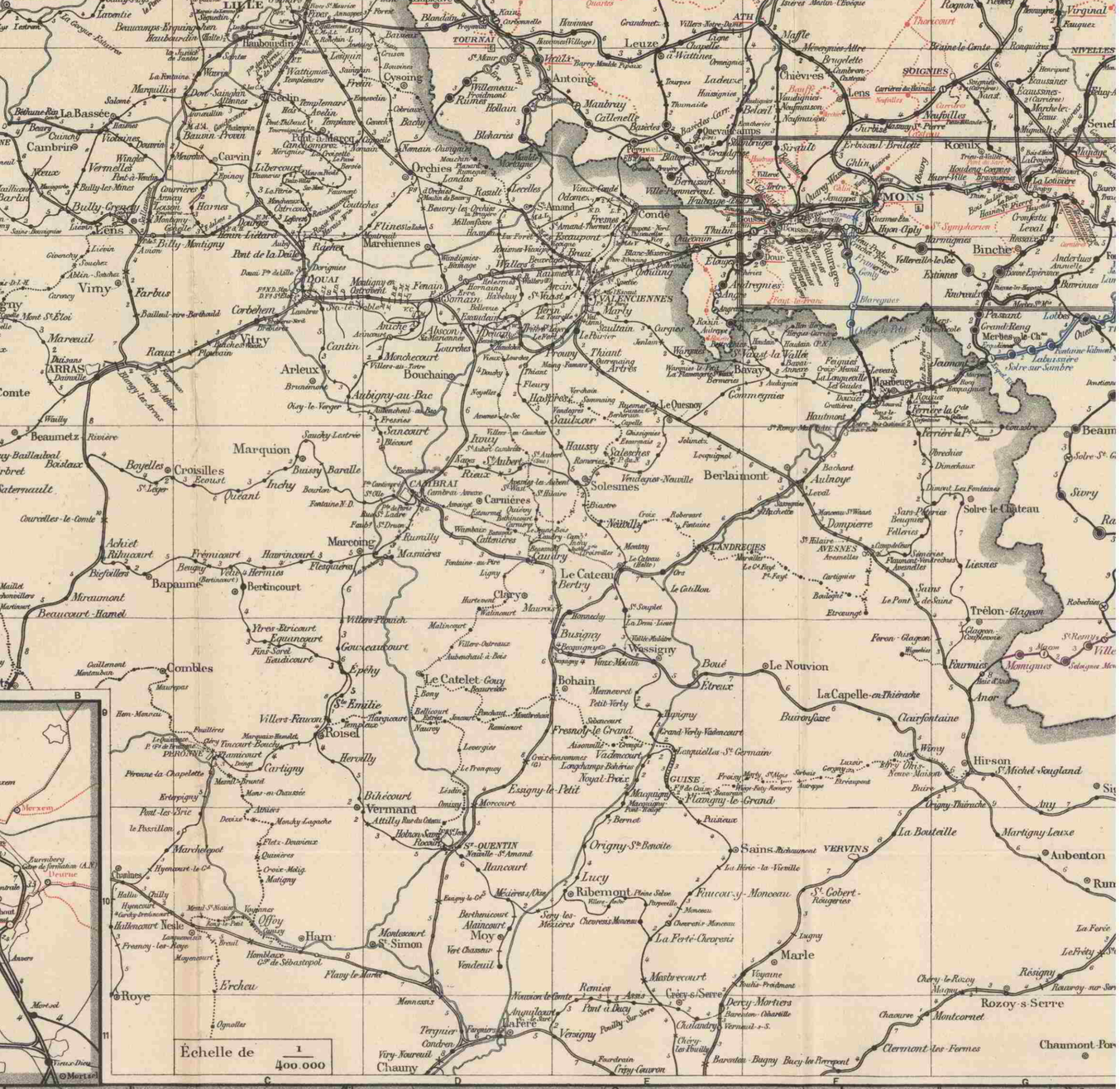


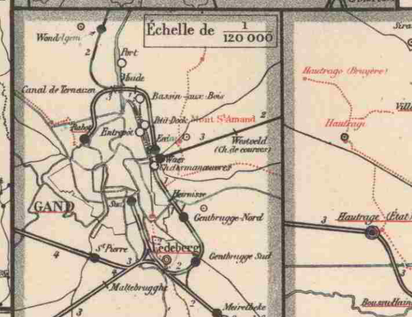


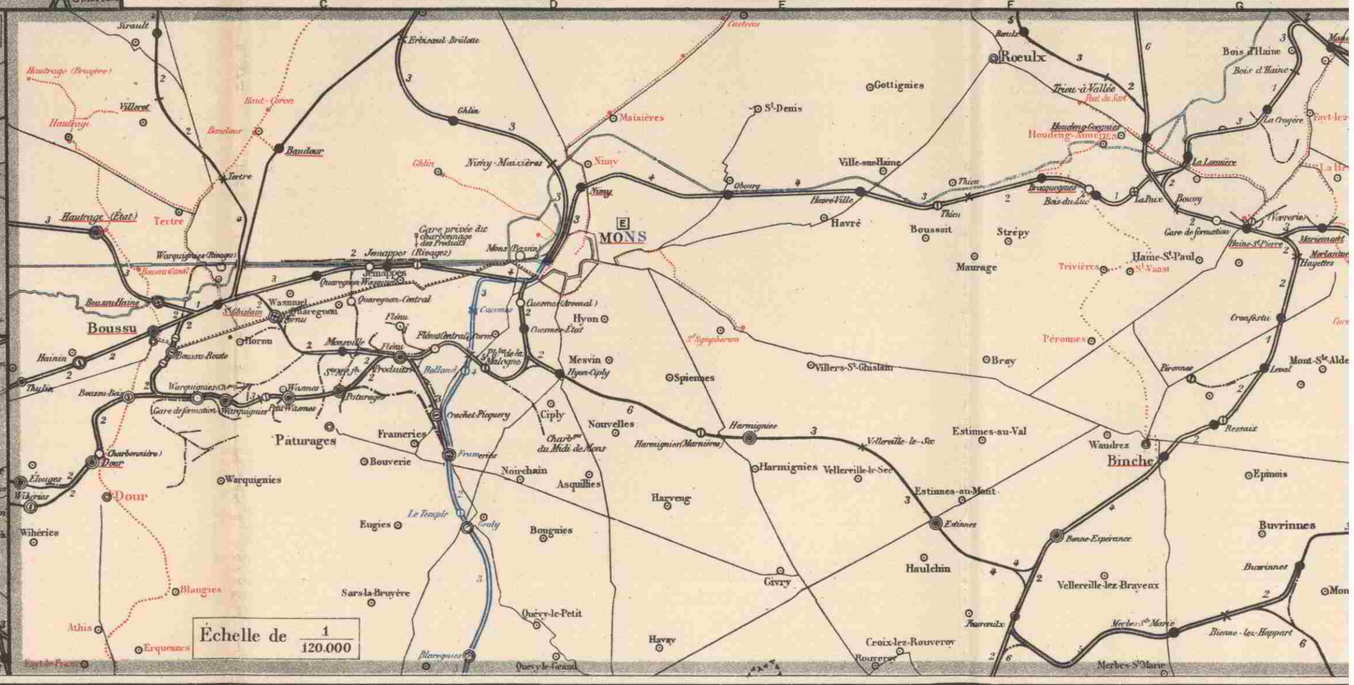












LÉGENDE

- CHEF-LIEU de Province
- CHEF-LIEU d'Arrondissement administratif
- Chef-lieu de Canton judiciaire
- Ligne à double voie
- id. à voie unique
- id. en construction
- id. exploitée exclusivement pour marchandises (Le nombre de points indique le nombre de voies)
- Voie navigable
- Gare ou Station
- id. Halte, Arrêt, du 1er rayon de douane
- id. id. id. du 2e id. id.
- id. de marchandises, Halte de marchandises
- id. privée
- id. reliée à un entrepôt de douane
- Halte, Gare privée et halte de voyageurs
- Point d'arrêt, Gare privée et point d'arrêt de voyageurs
- Garage en pleine voie
- Distance kilométrique entre les stations

N.B. La tête du segment supérieur des cercles de stations communes indique l'administration qui gère la station. — Il en est de même des premières lettres des noms de ces stations. Quand une station d'un chemin de fer à voie normale porte le nom d'une localité desservie par une ligne vicinale, ce nom est souligné.

- État Belge
- Nord belge
- Flandre Occidentale
- Chemin de fer de Chimay
- Malines à Terneuzen
- Hasselt à Maeseyck
- Gand à Terneuzen
- Termonde à St-Nicolas
- Tavieres à Embresin
- Chemins de fer vicinaux (voie étroite)
- id. (voie large)
- id. en construction.
- Chemins de fer (électrique) à l'État.
- Tramway à vapeur et à l'électricité; voie étroite et voie large
- Partie commune à diverses compagnies
- Lignes étrangères: à double voie, à voie unique en construction.
- Est Français
- Mines d'Anzin
- Bⁿ Prussien et R. de Cologne
- Ent-Néerlandais
- Ntoise Lorraine
- Prince Henri
- Gercy

N.B. On a adopté pour les communes, l'orthographe officielle des actes de l'état civil; pour les autres noms, l'orthographe du dictionnaire de Guyot.

Institut cartographique militaire. novembre 1888-1905

FER DE LA BELGIQUE AU 31 DÉCEMBRE 1902

Administration des chemins de fer de l'État

re 1888-1903

P.p.m. 21-9-03.