

(A)
(N^o 145.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

SÉANCE DU 21 AVRIL 1874.

COMPTE RENDU

DE

L'EXPLOITATION DES LIGNES DU LUXEMBOURG,

PENDANT L'ANNÉE 1873.

(2)

Bruxelles, le 18 avril 1874.

MESSIEURS,

En exécution de l'art. 5 de la loi du 13 mars 1873, j'ai l'honneur de présenter aux Chambres législatives un rapport sur les résultats de l'exploitation des lignes du Luxembourg pendant l'année 1873.

Le Ministre des Travaux Publics,
A. BEERNAERT.

(4)

COMPTE RENDU

DE

L'EXPLOITATION DES LIGNES DU LUXEMBOURG

PENDANT L'ANNÉE 1873.



CHAPITRE PREMIER.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Le Gouvernement a pris possession des lignes du Grand-Luxembourg, le 18 mars 1873 ; mais, aux termes de la convention du 31 janvier 1873, il est rétroactivement entré en jouissance dès le 1^{er} janvier précédent. La Compagnie a donc eu à justifier des recettes et des dépenses effectuées depuis le 1^{er} janvier jusqu'au 18 mars et les comptes d'exploitation embrassent tout l'exercice 1873.

Comme il n'était pas possible d'assimiler immédiatement les lignes reprises à celles du réseau de l'État, l'art. 5 de la loi du 15 mars 1873 a autorisé le Gouvernement à en régler le mode de gestion, sauf à rendre aux Chambres un compte spécial de ses opérations.

Le Gouvernement a eu, d'autre part, à liquider la situation active et passive de la Compagnie au 31 décembre 1872, et il a également à renseigner la Législature sur le résultat de cette liquidation.

Enfin la loi du 16 août 1873 a mis à la disposition du Département des Travaux Publics un crédit de 18 millions pour l'amélioration et l'extension des voies et du matériel et l'exécution des stipulations de la convention du 31 janvier 1873, relatives aux travaux et au matériel en construction. Un nouveau crédit de 4,500,000 est demandé, en ce moment, pour la continuation desdits travaux, et il convient d'éclairer les Chambres sur l'emploi déjà fait et sur celui que le Département se propose de faire de ces crédits.

A. Liquidation.

Les soldes actifs du compte des profits et pertes au 31 décembre 1872 et du compte de réserve s'élevaient ensemble à fr. 1,837,828-84.

Sur cette somme, il y a eu à prélever, conformément à l'art. 1^{er}, *litt.* E, de la

convention, fr. 13,12 1/2 par action, montant du dividende du 2^e semestre 1872, soit pour 114,460 actions fr. 1,502,287-50.

Les autres dépenses auxquelles il a fallu pourvoir ne s'élevant qu'à fr. 207,475-60, il reste un solde disponible de fr. 128,065-74 qui suffit largement pour couvrir les charges qui pourraient encore se produire.

B. *Exploitation.*

Il résulte des développements qui suivent que, du 1^{er} janvier au 31 décembre 1873, les recettes du chemin de fer se sont élevées à fr. 13,177,644-73.

Les dépenses, pendant le même exercice, ont atteint la somme de fr. 9,539,522-28, de sorte que l'excédant des recettes sur les dépenses est de fr. 3,638,122-45.

Ces chiffres demandent quelques explications.

Les recettes de 1872 se sont élevées à fr. 12,674,908-71, soit 502,736 francs d'augmentation pour le dernier exercice.

Cet accroissement eût été plus considérable, si, d'une part, le trafic n'avait été paralysé, tant par l'insuffisance des voies et des installations que par le manque de matériel de traction et de transport et si, d'autre part, l'application partielle du barème de l'État aux lignes du Luxembourg n'était venue abaisser les tarifs.

Cette application a eu lieu, savoir : le 1^{er} juin, en ce qui concerne les voyageurs et les bagages ; le 23 août pour la houille, les briquettes de charbon, le coke et les minerais, et le 1^{er} novembre pour la fonte brute.

La réduction de recettes résultant de ces diverses mesures est très-considérable, et bien que les effets n'en aient porté que sur une partie de l'année, on constate que l'augmentation des recettes n'a été que de 3-82 p. %, tandis que le mouvement des voyageurs s'est accru de 16 p. % et celui des grosses marchandises de 6.15 p. %.

Les dépenses d'exploitation ne s'étaient élevées en 1872 qu'à 6,869,498-87, soit fr. 2,670,024 de moins que pendant l'exercice 1873.

Cette augmentation considérable s'explique par divers motifs.

Il était de notoriété publique que le réseau de la Compagnie du Luxembourg se trouvait dans un état d'entretien peu satisfaisant et, comme on le verra ci-dessous, il en est résulté des charges tout à fait exceptionnelles.

Tandis que la moyenne des renouvellements de la voie n'avait pas dépassé 19^k,445 pendant les trois années précédentes, il a été renouvelé, en 1873, 93^k,014, et peut-être eût-il été rationnel de porter au compte de premier établissement des réfections aussi anormales.

Ce qui, dans tous les cas, aurait dû être inscrit à ce compte, c'est la plus-value des rails d'acier qui ont été substitués aux rails de fer sur une longueur de 12,333 mètres. Cette substitution, qui a comporté un excédant de dépense de fr. 159,687-50, augmente en effet, sans aucun doute, la valeur des lignes reprises.

Le matériel de traction et de transport étant insuffisant et ayant subi, en 1872 et en 1873, un énorme excès de fatigue, il en est résulté des frais d'entretien également exceptionnels.

Enfin, le compte d'exploitation a eu à subir la charge extraordinaire résultant du renchérissement excessif du combustible et des matières en général, et il a fallu relever, dans une large mesure, les salaires payés par la Compagnie. La hausse du combustible à elle seule, bien qu'une partie seulement de l'exercice en ait été affectée, a entraîné une augmentation de dépenses de 680,000 francs.

Le rapport de la dépense à la recette a été, en 1873, de 72.39 p. % ou de 71.48 p. %, si l'on déduit de la dépense de l'année la plus-value des rails d'acier estimée ci-dessus à fr. 459,687-50.

En ce qui concerne le canal de l'Ourthe et les mines, les comptes d'exploitation se soldent respectivement par un excédant de recettes de fr. 657-56 et de fr. 8,783-10.

La charge à laquelle le Trésor a eu à faire face en 1873, par suite de la convention de rachat, s'élève à fr. 6,481,005 »

Ce qui, à ne tenir compte que du solde des comptes d'exploitation. 5,644,563 44

Laisserait un excédant de dépense de 2,836,439 89

Mais il est à remarquer :

1° Que le compte de l'exploitation du chemin de fer se trouve indument chargé d'une somme de 459,687 50 représentant la plus-value des rails d'acier ;

2° Que le Trésor a été dégrevé de la garantie d'intérêt dont l'État était tenu pour la ligne de l'Ourthe et l'embranchement de Bastogne, charge qui s'élevait dans les conditions actuelles, à 520,000 »

3° Qu'il a été amorti pendant l'année :

A. 515 obligations de 4 £, à fr. 125, soit 64,125 »

B. 430 obligations de 20 £, à fr. 625, soit 281,250 »

C. 20 actions privilégiées, à fr. 600, soit 12,000 »

Or, en ce qui concerne l'État dont les droits ont une durée indéfinie, ces amortissements constituent le remboursement d'une partie de sa dette en capital.

Ensemble. . fr. 1,037,062 50

La charge momentanée qui pèse sur le Trésor est ainsi réduite en réalité à fr. 1,799,377 59

et, comme on vient de le dire, elle s'explique, pour une forte part, par les réductions de tarifs dont le public a joui, au détriment des recettes, et par les charges extraordinaires dont le compte d'exploitation a été grevé.

L'État aura prochainement à réaliser pour 400,000 francs environ d'immeubles inutiles au service.

C. Dépenses d'extension et d'amélioration.

Le crédit spécial de 18,000,000 de francs, ouvert au Département des Travaux Publics, devait être affecté :

1° A l'exécution des stipulations de la convention du 31 janvier 1873, relative aux travaux et au matériel en construction au moment du rachat.

Le montant des dépenses engagées de ce chef atteignait le chiffre de 10,712,690 francs ;

2° A l'amélioration et à l'extension des voies et du matériel de traction et de transport, à concurrence de la partie restante du crédit, soit 7,287,310 francs.

Voici le relevé approximatif des dépenses faites, engagées ou à engager pour l'exécution des travaux et achats déjà signalés aux Chambres comme urgents :

8 machines Engerth pour le prix de fr . . .	704,000
6 — dites Tank	564,800
6 — à six roues.	388,500
5 voitures à voyageurs de 3 ^e classe	27,000
19 fourgons à bagages	114,000
50 wagons fermés	172,700
50 — plats	122,900
500 — à coke	1,437,500
Double voie de Jemelle à Poix	1,200,000
	<hr/>
Ensemble.	4,831,400
Somme payée sur les marchés au 31 décembre 1872.	1,008,710
	<hr/>
Reste	3,822,690
1200 wagons de 15 tonnes et 500 de 10 tonnes (art. XXI de la convention)	7,190,000
	<hr/>
Ensemble.	10,712,690
Travaux d'établissement de la double voie :	
1° Sur la section de Rhisnes à Namur et de Namur à Assesse	887,000 »
2° Sur la section de Mont-Saint-Guibert à Ottignies.	59,920 »
3° Sur les sections de Bruxelles-Josaphat à Bruxelles-quartier Léopold, et d'Assesse à Haversin	1,574,776 15
Drainage de la double voie entre Lavaux et Arlon	20,902 »
Billes, rails et accessoires, boulons et crampons	2,884,223 85
Croisements et traversées de voies	99,682 »
Établissement d'un second tablier métallique au pont sur la Meuse, à Namur	157,000 »
Travaux d'agrandissement et d'amélioration aux gares et aux bâtiments de Bruxelles (quartier Léopold), Boitsfort, Rixensart, Ciney, Marche, Aye et Jemelle	241,508 45
Aggrandissement de la station d'Arion.	1,303,000 »
Aménagement de la station d'Ottignies et agrandissement de stations	287,590 »
	<hr/>
A reporter fr.	7,515,402 45

Report fr.	7,515,402 45
Construction d'un bâtiment des recettes, à Sterpenich . .	31,500 »
Construction de magasins	149,600 »
Construction d'un atelier à Angleur	7,915 30
Complément de l'outillage des ateliers de réparation . . .	45,200 »
Amélioration du service d'alimentation d'eau dans plusieurs stations	188,335 »
Établissement d'un gazomètre à Jemelle.	9,000 »
Installation d'engins de chargements, de ponts à peser, signaux à distance.	104,186 »
Établissement d'une grande plate-forme à Ottignies . . .	18,000 »
Construction de maisonnettes de gardes	22,488 40
Amélioration de l'éclairage des stations.	6,500 »
Outillage des tenders et nouveaux wagons de secours . .	21,120 »
Achat de mobiliers, casiers à ressorts, boîtes de secours . .	10,576 75
Travaux de voies, pavage, empièchement des stations de Comblain-au-Pont, Forrières, Jemelle, Grupont, etc . . .	18,512 10
Travaux divers, voies, pavages, etc.	185,000 »
Acquisition de matériel à voyageurs. fr.	255,000 »
Achats : de 30 locomotives avec pièces de rechange fr.	2,546,128
De 30 fourgons-freins pour trains de marchan- dises.	197,640
De 300 paires de roues de rechange	138,900
De 4 roues motrices de rechange.	2,000
De matériel à voyageurs	200,600
De pièces de rechange pour les wagons livrés ou à livrer en exécution de la convention.	56,000
	<hr/>
	5,141,268 »
Application de freins à vis à 210 de ces wagons	77,706 »
	<hr/>
	Fr. 22,500,000 »

CHAPITRE II.

ÉTENDUE ET DESCRIPTION DU RÉSEAU. — EFFECTIF DU MATÉRIEL.

I

La longueur des lignes composant le réseau du Grand-Luxembourg est de 309,800^m,90 répartis comme suit :

<i>Ligne de Bruxelles aux frontières française et grand-ducale :</i>	
Bruxelles à Autelbas	195,916 ^m ,60
Autel à Sterpenich (frontière grand-ducale)	4,565 ^m ,00
Autel à Athus (frontière française)	12,546 ^m ,00
<i>Ligne de l'Ourthe</i>	62,488 ^m ,60
<i>Embranchement de Bastogne</i>	27,952 ^m ,50
<i>Raccordement de Bruxelles (Q. L.) à Bruxelles (A. V.)</i>	6,552 ^m ,40
Total.	<u>309,800^m,90</u>

Les trains belges circulent, en outre, sur le territoire grand-ducal, jusqu'à Luxembourg et sur le territoire français, jusqu'à Longwy, en vertu d'une convention intervenue le 17 août 1869 entre la Grande Compagnie du Luxembourg et la Compagnie de l'Est français, aux droits de laquelle est actuellement substituée la direction impériale et royale des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine, en ce qui concerne le parcours de Sterpenich-Bettingen-Luxembourg.

II.

SITUATION DES VOIES.

Au premier janvier 1873, le chemin de fer du Luxembourg était établi à double voie sur les sections de :

Bruxelles (A. V.) à Josaphat.	3,212 ^m ,00
Bruxelles (Q. L.) à Groenendael.	10,155 ^m ,60
Marloie à Jemelle	5,274 ^m ,00
Poix à Lavaux	51,967 ^m ,00
Arlon à Autel	5,305 ^m ,00
Total.	<u>55,913^m,60</u>

Au premier janvier 1874, la double voie se trouvait en outre installée sur les sections suivantes :

Groenendael à Ottignies	13,523 ^m ,60
Ottignies à Mout-Saint-Guibert	5,050 ^m ,00
Rhisnes à Namur	5,608 ^m ,00
Jemelle à Poix	19,484 ^m ,00
Augmentation en 1873	<u>43,665^m,60</u>

La pose de la seconde voie est actuellement entreprise sur les sections de :

Namur à Assesses	17,812 ^m ,00
Lavaux à Arlon.	27,502 ^m ,00
Bruxelles (Josaphat) à Bruxelles (Q. L.)	3,340 ^m ,40

Lorsque ce travail sera terminé et lorsque la voie aura également été doublée entre Assesses et Haversin (20,996^m), la ligne principale de Bruxelles (A. V.) à la frontière grand-ducale sera établie à double voie sur presque toute son étendue. Il ne restera, en effet, à simple voie que les sections suivantes :

Mont Saint-Guibert à Rhisnes	20,460,00
Haversin à Marloie	12,779,40
Autel à Sterpenich	4,565,00
Total	37,804,40

soit 18 p. % de la longueur totale.

Ce résultat pourra être obtenu vers la fin du troisième trimestre de 1874.

Le tableau ci-après indique, d'une manière synoptique, la situation des voies principales.

	LONGUEUR				
	DES DOUBLES VOIES			à doubler ultérieurement.	à maintenir à simple voie.
	exploitées à la fin de 1872	livrées à l'ex- ploitation ou terminées en 1873.	en construc- tion ou à construire dans le courant de 1874.		
Bruxelles (Quartier Léopold) à Autelbas	52,701.60	43,665.60	66,310.00	33,239.40	»
Autel à Sterpenich	»	»	4,565.00	»	»
Autel à Athus (frontière française)	»	»	»	12,346.00	»
Angleur à Marloie	»	»	»	62,488.60	»
Libramont à Bastogne.	»	»	»	»	27,932.30
Raccordement de Bruxelles (Quartier Léopold) à Bruxelles (Allée-Verte).	3,242.00	»	3,340.40	»	»
TOTAL	55,913.60	43,665.60	74,215.40	108,074.00	27,932.30

III.

VOIES PRINCIPALES. — VOIES ACCESSOIRES.

Le développement total des voies était :

	Au 1 ^{er} janvier 1871. Mètres courants.	Au 1 ^{er} janvier 1874. Mètres courants	Augmentation en mètres courants.
Voies principales	563,714.50	409,580.10	43,665.60
Voies accessoires	70,112.60	76,938.80	6,826.20
Total	633,827.10	486,518.90	50,491.80

Ces voies sont établies en rails éclissés sur une étendue de 459,914^m,90 et en rails non éclissés sur une longueur de 26,407 mètres, savoir :

	Mètres courants.
Rails à deux bourrelets inégaux	31,280.20
Rails Vignole { fer	432,384 00
{ acier	22,654.70
Total.	<u>486.318,90</u>

Depuis 1871, des rails en acier sont placés sur les lignes du Luxembourg dans les parties les plus sujettes à fatigue.

Les premières barres ont été posées au commencement de 1871, dans la pente de Rhisnes vers Namur, où la durée des rails en fer, soumis à l'action continuelle des freins, n'excédait pas dix-huit mois.

Les rails en acier, qui y ont été substitués, résistent parfaitement ; ils s'usent d'une manière uniforme sans taches, ni exfoliation au bourrelet et aucun n'est encore hors du service. L'usure actuelle varie de 1 millimètre à 1 1/2 millimètre.

L'emploi des rails en acier a été ensuite étendu à d'autres parties de la ligne principale, notamment aux pentes de Libramont vers Longlier, d'Haversin vers Aye, de Mont Saint-Guibert à Ottignies et de Libramont vers Poix. Actuellement, il n'y a pas moins de 26 kilomètres de rails d'acier dans les voies des lignes du Luxembourg. La déclivité de la voie aux endroits où ces rails sont posés est de 0,015 et 0,016 par mètre.

Les résultats obtenus sont partout satisfaisants et l'on ne remarque pas que le poli qu'acquière les barres par l'usure ait pour effet soit de neutraliser l'action des freins, soit de diminuer l'adhérence de la machine à la montée. Sous ce rapport, on n'observe pas de différence entre le fer et l'acier.

Dans les parties établies à double voie, les voies montantes sont posées en rails de fer et les voies descendantes en rails d'acier.

Il y avait dans la voie au 1^{er} janvier 1873, 488,079 billes en chêne non préparées
et au 1^{er} janvier 1874, 547,027 —

Soit une augmentation de 58.948 billes.

IV.

MATÉRIEL : — MACHINES FIXES ; — LOCOMOTIVES ET VOITURES.

A. Machines fixes.

Au 31 décembre 1872 il y avait en service 13 machines fixes d'une force de 88 1/2 chevaux-vapeur.

La situation de ce matériel ne s'est point modifiée pendant l'année 1873.

B. Matériel de traction.

Au moment de la reprise de ses lignes par l'État, la Grande Compagnie du

Luxembourg, avait en cours d'exécution des marchés comportant la fourniture de :

- 8 machines Engerth.
- 6 — dites Tank.
- 6 — à six roues.

Ces marchés représentaient une dépense de fr.	1,437,300
Il a été traité, en outre, dans le courant de l'exercice 1873 pour l'acquisition, moyennant une somme totale de	2,546,128
	<hr/>
de 10 locomotives à voyageurs	775,728
et de 20 locomotives à marchandises pour fortes rampes.	1,770,400

Les lignes du Luxembourg disposaient, au 31 décembre 1873, de 126 locomotives, savoir :

Locomotives existant au 1 ^{er} janvier 1873.	108
Locomotives neuves, mises en service en 1873	20
	<hr/>
Total.	128
A déduire 2 locomotives à démolir	2
	<hr/>
Reste	126

Au 1^{er} janvier 1874, 27 machines se trouvaient en réparation.

Il reste à recevoir 30 machines neuves.

Le nombre de tenders, au 31 décembre 1873, était de 121 dont 80 à 4 roues et 41 à 6 roues, savoir :

Tenders en service au 1 ^{er} janvier 1873	107
Tenders neufs mis en service en 1873 (à 6 roues)	14
	<hr/>
Total.	121

dont 17 se trouvaient en réparation au 1^{er} janvier 1874.

C. Matériel de transport (voitures et wagons).

Les marchés conclus en 1873 en vue d'augmenter et d'améliorer le matériel des transports, en y comprenant ceux qui étaient en cours d'exécution au moment de la reprise par l'État et celui qui est résulté de la convention du 31 janvier, représentent dans leur ensemble une dépense de . fr. 11,053,346

Dont une part à concurrence de 861,710
avait été payée par la Grande Compagnie du Luxembourg.

Le reste, soit 10,191,636 francs, doit être prélevé sur les fonds spéciaux de premier établissement.

Ces marchés comprennent :

Voitures de 1 ^{re} classe à 3 caisses	4
Voitures de 2 ^e classe à 4 compartiments	4
Voitures de 3 ^e classe	15
Wagons à bagages.	21
Wagons fermés	50
Wagons à charbon de 10 tonnes	500
Wagons à coke	500
Wagons de 15 tonnes.	1200
Wagons plats	50
Fourgons-freins	30
Total.	<u>2374</u> véhicules.

Le matériel de transport dont les lignes du Luxembourg disposaient au 31 décembre 1873 était composé de voitures pour voyageurs

Fourgons à bagages	196
Wagons pour marchandises diverses	125
Total.	<u>4726</u>

Total. 5047

Au 31 décembre précédent ce nombre était de 3693

Le matériel s'est donc accru de 1354 véhicules.

Sur les 5,047 véhicules existant au 1^{er} janvier 1874, on en comptait 4,767 en bon état et 280 en réparation.

Le tableau ci-après donne l'effectif du matériel de traction et de transport et renseigne les mises en service dans le courant de 1873 ainsi que les livraisons à faire dans le courant de 1874.

Effectif du matériel au 31 décembre 1873.

	EFFECTIF au 31 décemb. 1872.	LIVRAISONS faites en 1873.	EFFECTIF au 31 décemb. 1873.	COMMANDES restant à livrer en 1874.	TOTAL.	Observations.
1 ^o Machines fixes.	43	»	43	3	46	
2 ^o Locomotives et tenders :						
Voyageurs, 4 roues couplées.	27	»	25	»	25	Deux de ces machines sont réformées.
— 6 —	»	»	»	40	40	
Marchandises, 6 —	72	6	78	»	78	
— 4 —	2	»	2	»	2	
— Fairlie	1	»	1	»	1	
— Engerth	6	8	14	»	14	
— fortes rampes	»	»	»	20	20	
Machines de gare.	»	6	6	»	6	
TOTAUX	108	20	126	30	156	
Tenders.	407	14	421	»	421	
3 ^o Voitures et wagons :						
Voitures de 1 ^{re} classe.	32	4	36	40	46	
— mixtes	8	»	8	2	40	
— de 2 ^e classe	48	4	52	8	60	
— de 3 ^e classe	90	40	100	42	142	
Wagons à bagages	81	25	106	»	106	
TOTAUX	259	43	302	32	334	
Wagons.						
A charbon.	1,747	495	2,242	8	2,247	Cinq de ces wagons ont été convertis en wagons de secours.
A pivot	98	»	98	»	98	
Fermés	387	7	389	»	389	
A coke	845	1,040	1,855	384	2,239	
Plats	402	»	402	»	402	
A rails et à ballast (service des voies).	46	»	46	»	46	
Boxes et trucks	7	»	7	»	7	
Wagons de secours	5	»	40	»	40	
— pour transports de roues.	7	»	7	»	7	
Fourgons-freins ⁷	»	43	43	17	30	
TOTAUX	3,184	1,555	4,739	406	5,145	

CHAPITRE III.

RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION. — PARCOURS. — MOUVEMENT. — RECETTES
ET DÉPENSES.

I.

PARCOURS.

Le tableau ci-après indique les parcours effectués en 1872 et en 1873, par les locomotives sur les lignes du Luxembourg en y comprenant les parcours au delà des frontières.

CATÉGORIES DES SERVICES.	1872	1873	DIFFÉRENCES	
			EN PLUS.	EN MOINS.
	Kilomètres.	Kilomètres.	Kilomètres.	Kilomètres.
Voyageurs	914,090	1,026,560	112,470	»
Mixtes	304,033	270,301	»	33,732
Marchandises	2,529,141	2,862,967	333,826	»
Ballast	14,573	24,398	10,025	»
Manœuvres.	196,776	213,432	16,656	»
TOTAUX	3,958,633	4,397,858	472,973	33,732
		3,958,633	53,752	
		439,223	439,223	

Les machines affectées à ces divers services peuvent être réparties en deux catégories, comprenant, l'une, les machines à voyageurs et mixtes, l'autre, les machines à marchandises, ballast et manœuvres de gare. Le nombre moyen des locomotives de ces deux catégories utilisées en 1872 et en 1873, ainsi que les parcours moyens effectués pendant chacun de ces exercices, se résument, comme suit :

DÉSIGNATION DES MACHINES.	1873		1872		DIFFÉRENCE EN 1873.							
	Nombre moyen.	PARCOURS		Nombre moyen.	PARCOURS		En plus.		En moins.			
		Totaux.	Moyens.		Totaux.	Moyens.	PARCOURS		PARCOURS			
							Nombre moyen.	Totaux.	Moyens.	Nombre moyen.	Totaux.	Moyens.
Voysgeurs et mixtes	10	1,296,961	68,250	19	1,218,143	65,113	»	78,718	4,143	»	»	»
Marchandises, manœuvres de gare et ballast.	83	3,100,967	37,361	66	2,710,492	41,523	17	360,505	»	»	»	4,345
Totaux	102	4,397,858	43,116	85	3,958,635	46,572	17	439,223	»	»	»	3,456

Le parcours moyen par locomotive et par jour a donc été :

En 1872 de 128 kilomètres.
En 1873 de 118 —

soit une diminution de 10 kilomètres.

Cette réduction dans le travail journalier moyen des machines a commencé à se produire dès le 1^{er} novembre 1872. Elle a coïncidé avec une réforme apportée, à cette date, dans le service des trains.

Pour des raisons de sécurité, l'administration des lignes du Luxembourg avait jugé nécessaire de diminuer la vitesse et le tableau de service avait subi des modifications en conséquence. Ces modifications ont été maintenues en 1873.

En prenant la locomotive-kilomètre comme unité de travail effectué et en rapportant cette unité aux résultats principaux de l'exploitation, on obtient (1).

Par locomotive-kilomètre.	Recette brute	3.11811
	Dépense	2.25958
	Excédant de recettes	0.85853

Quant au parcours des trains, il présente, comparativement à l'exercice 1872, une augmentation de 410.290 kilomètres, ainsi qu'il résulte du tableau ci-après :

	1872	1873	DIFFÉRENCES EN 1873.	
			EN PLUS.	EN MOINS.
Trains de voyageurs et mixtes.	Kilomètres. 1,163,012	Kilomètres 1,239,637	74,625	»
— de marchandises	2,422,878	2,748,520	325,642	»
— de ballast	14,575	24,598	10,023	»
TOTAUX	3,602,465	4,012,755	410,290	»

(1) Déduction faite d'un parcours de 171,671 kilomètres effectué en 1873 sur les territoires français et grand-ducal.

L'augmentation a donc été en 1873 :

Sur les trains de voyageurs et mixtes de	6.40 p. %
— marchandises de	13.44 p. %
Sur l'ensemble des services de	11.39 p. %

La répartition de la recette et de la dépense totale de l'exploitation sur le nombre de trains-kilomètres de 1873 donne les moyennes ci-après :

Par train-kilomètre.	{ Recette brute	3.2839
	{ Dépense	2.5797
	{ Excédant de recette.	0.9042

II.

MOUVEMENT ET RECETTE.

A. Voyageurs.

Le tableau suivant donne le résumé du mouvement et de la recette des voyageurs en 1873.

CATÉGORIE DE VOYAGEURS.	NOMBRE DE VOYAGEURS.	RECETTE.	PRODUITS MOYENS.	
<i>Billets simples :</i>				
Trains express	Voyageurs de 1 ^{re} classe.	8,514	95,206 55	11.21
	— 2 ^e —	9,571	58,402 27	4.01
	— 3 ^e —	781	986 66	1.22
Trains ordinaires.	Voyageurs de 1 ^{re} classe.	101,657	315,559 47	3.09
	— 2 ^e —	558,860	642,845 37	1.90
	— 3 ^e —	1,542,213	1,158,228 53	0.85
<i>Billets d'aller et retour :</i>				
Trains express	Voyageurs de 1 ^{re} classe.	866	5,789 10	4.38
	— 2 ^e —	1,700	2,377 86	1.40
	— 3 ^e —	1,876	652 31	0.55
Trains ordinaires.	Voyageurs de 1 ^{re} classe.	56,414	62,209 59	1.10
	— 2 ^e —	146,722	116,122 83	0.79
	— 3 ^e —	651,592	302,514 07	0.48
<i>Billets à prix réduits :</i>				
Enfants, militaires, sociétaires, etc.	50,143	91,075 41	1.82	
	2,690,491	2,805,935 80	1.04	

Pour comparer ces résultats à ceux de l'année précédente, il y a lieu d'additionner les billets simples et les billets d'aller et retour. Sauf quelques exceptions admises entre certaines stations, les billets d'aller et retour n'étaient pas en usage sur les lignes du Luxembourg en 1872, et ils n'ont commencé à y avoir cours qu'en juin 1873. On ne peut donc pas comparer séparément les résultats se rapportant aux voyages effectués au moyen de ces deux catégories de billets. Ils doivent être combinés comme suit :

CATÉGORIE DES VOYAGEURS.	NOMBRE DE VOYAGEURS.			RECETTES.		
	1872	1873	EN PLUS.	1872	1873	En plus ou en moins.
Trains express.	1 ^{re} classe.	2,081	9,480	7,099	31,817 54	96,995 63 + 65,178 09
	2 ^e —	734	11,271	10,540	4,721 28	40,780 43 + 39,058 85
	3 ^e —	304	2,057	2,356	389 46	4,608 97 + 4,219 51
Trains ordinaires.	1 ^{re} —	124,264	158,051	33,787	421,202 94	375,769 06 — 45,433 88
	2 ^e —	449,958	485,582	35,624	786,706 78	758,966 20 — 27,740 58
	3 ^e —	1,710,606	1,973,605	262,999	1,364,984 61	1,440,742 40 + 75,757 79
Voyages à prix réduits	38,035	50,145	12,110	48,198 09	91,073 44 + 42,875 32	
TOTAUX	2,325,976	2,690,491	364,515	2,655,020 70	2,805,935 80 + 150,915 40	

On voit que le nombre de voyageurs s'est accru de 16 p. % en 1873. Cet accroissement est remarquable, si on le compare à la progression annuelle observée les années antérieures et qui n'était en moyenne que de 6 à 7 p. %.

La recette suivait la même progression, mais en 1873, tandis que le mouvement s'est accru de 16 p. % la recette a augmenté seulement de 5 p. %. La cause en est, en grande partie, dans l'application qui a été faite du barème de l'État au service des voyageurs et bagages sur les lignes du Luxembourg, à partir du 1^{er} juin 1873.

L'abaissement de tarif que cette mesure impliquait et l'introduction des billets d'aller et retour ont entraîné un accroissement notable du nombre de voyages. Et si l'un des facteurs du produit : le tarif, s'est trouvé amoindri, l'autre facteur : le mouvement, s'est augmenté de façon que le produit brut a conservé son accroissement normal.

Le produit net a subi néanmoins et devait subir une dépression, attendu que l'extension du mouvement, qui a donné lieu à un accroissement de 5 p. % de la recette brute, a nécessité une augmentation du parcours des trains jusqu'à concurrence de 6.40 p. %.

B. Mouvement et recette des bagages.

Les chiffres du mouvement et de la recette des bagages en 1873 sont consignés dans le relevé ci-après :

MOUVEMENT.		DIFFÉRENCE EN 1873.		RECETTE.		DIFFÉRENCE EN 1873.		PRODUITS MOYENS.		
1873	1872	En plus.	En moins.	1873	1872	En plus.	En moins.	1873	1872	
<i>Bagages taxés au minimum :</i>										
Expéditions . 23,745	Expéditions 24,401	»	656	12,929 44	14,936 12	»	2,006 68	0.54	0.61	
<i>Bagages taxés au poids :</i>										
Quintaux . . 39,297	Quintaux . . 32,490	6,807	»	85,167 »	62,595 16	22,571 84	»	2.17	1.93	
				98,096 44	77,531 28	22,571 84	2,006 68			
Augmentation en 1873							20,565 16			

D'après ce relevé, le produit des bagages a augmenté de 26 p. % en 1873. Cette augmentation considérable est due à une plus grande affluence de voyageurs internationaux, notamment en ce qui concerne le service direct entre l'Angleterre et la Suisse.

C. Mouvement et recette des marchandises.

Petits paquets et articles des messageries.

Le tableau ci-après résume le mouvement et la recette de cette catégorie de transports en 1873 comparés avec les résultats de l'année précédente :

NATURE DES EXPÉDITIONS.	MOUVEMENT.			RECETTE.			PRODUITS MOYENS.	
	1873	1872	En plus en 1873.	1873	1872	En plus en 1873.	1873	1872
Express. . . .	Kilogrammes. 746,806	Kilogrammes. 653,704	Kilogramm. 93,104	53,346 37	44,064 84	9,281 56	0.07	0.07
Petits paquets.	263,242	416,554	146,658	7,328 47	3,690 70	3,637 47	0.03	0.03
Petites marchandises.	48,815,303	48,764,049	51,254	389,184 45	358,804 44	30,346 74	0.02	0.02
TOTAUX . .	49,825,320	49,534,304	291,016	449,825 69	406,559 95	43,265 74	0.02	0.02
Augmentation						9.62 p. %		

Grosses marchandises.

Le mouvement et la recette des grosses marchandises en 1873 et la comparaison avec les chiffres correspondants de 1872 sont renseignés au tableau ci-après :

DÉSIGNATION DES TRANSPORTS.	MOUVEMENT.				RECETTE.				PRODUITS MOYENS.		
	1873	1872	En plus en 1873	En moins en 1873	1873	1872	En plus en 1873	En moins en 1873	1873	1872	
Marchandises taxées au minimum.	Tonnes. 6,703	Tonnes. 6,546	Tonnes. 157	Tonnes "	73,165 17	65,581 28	7,583 91	"	10.92	10.02	
1 ^{re} classe	104,312	95,765	8,547	"	648,894 38	672,574 21	"	23,679 83	6.22	7.02	
2 ^e —	126,113	147,533	"	21,420	650,536 24	720,635 73	"	70,099 49	5.16	4.88	
3 ^e —	390,829	284,509	106,320	"	1,696,532 32	1,129,935 31	566,597 01	"	4.34	3.97	
4 ^e —	1,685,065	1,649,403	35,662	"	6,279,808 88	6,563,194 13	"	283,385 25	3.73	3.98	
Expéditions aux ta- rifs spéciaux.	32,067	17,169	14,918	"	144,815 76	52,697 03	92,118 73	"	4.51	3.07	
Id. à prix réduits.											
Id. par abonnement.											
Totaux	2,345,129	2,200,925	165,624	21,420	9,493,752 75	9,204,617 67	686,299 65	377,164 57	4.05	4.18	
Frais accessoires	"	"	"	"	100,887 51	100,300 52	9,586 99	"	0.05	0.05	
	2,345,129	2,200,925	165,624	21,420	9,603,640 26	9,304,918 19	675,886 64	377,164 57	4.10	4.23	
Augmentation en 1873	144,204 ou 6.15 p. %				298,722 07 ou 3.11 p. %						

On voit par ce relevé que le mouvement des grosses marchandises s'est accru d'une manière générale, sauf pour les transports de la 2^e classe.

Avec un tonnage supérieur de 2 p. %, les marchandises de la 4^e classe ont donné une recette inférieure de 4 1/2 p. % à celle de l'exercice précédent.

Ce résultat est dû à l'application, à partir du 25 août 1873, du barème de l'État aux principaux transports de cette catégorie.

D. Mouvement et recette des transports de finances, équipages, chevaux et bestiaux.

NATURE DES TRANSPORTS.	MOUVEMENT.		DIFFÉRENCE EN 1873.		RECETTE.		DIFFÉRENCE EN 1873.		PRODUITS MOYENS.	
	1873	1872	En plus.	En moins.	1873	1872	En plus.	En moins.	1873	1872
Finances	Groupes. 116,244	83,948	32,296	"	30,112 13	24,255 12	5,857 01	"	0.26	0.29
Équipages	Voitures. 52	45	7	"	2,393 31	2,321 23	72 08	"	46.03	51.58
Chevaux et bestiaux.	Expédit. 5,039	6,204	"	265	116,244 15	114,443 98	1,800 17	"	19.57	18.44
Totaux	"	"	"	"	148,749 59	141,020 33	7,729 26 ou 5.20 p. %	"	"	"

Produits extraordinaires.

	1873	1872	DIFFÉRENCE EN 1873.	
			EN PLUS.	EN MOINS.
Frais de chômage du matériel.	51,424 52	23,674 »	7,750 52	»
Télégrammes privés	12,951 90	12,051 10	920 80	»
Correspondance postale	5,000 »	5,000 »	»	»
Frais de dépôt	658 60	2,099 09	»	1,460 49
Location de terrain	5,042 51	15,446 06	»	10,403 75
Transport de vieux matériel.	»	6,526 52	»	6,526 52
Bris de glaces	26 10	35 80	»	9 70
Divers	16,513 52	25,245 89	»	8,932 37
TOTAUX	71,596 95	89,858 26	8,671 52	27,152 65
Différence en moins	18,461 51		18,461 51	

Récapitulation.

Le tableau ci-après donne le mouvement et la recette réalisés en 1873 ainsi que les chiffres correspondants obtenus en 1872 pour les diverses catégories de transports.

NATURE DES TRANSPORTS.	MOUVEMENT.		RECETTE.	
	1873	1872	1873	1872
Chemins de fer.				
Voyageurs	2,690,491	2,325,976	2,805,935 80	2,655,020 70
Bagages	23,745 minima . .	24,404 minima . .	42,929 44	44,936 42
	39,297 quintaux.	32,490 quintaux.	85,167 -	62,595 16
Petites marchandises . .	49,825,320 kilogram.	49,534,304 kilogram.	449,825 69	406,559 95
Grosses marchandises . .	2,345,429 tonneaux.	2,200,925 tonneaux.	9,603,640 26	9,304,918 19
Finances	116,244 groups . .	83,948 groups . .	30,442 43	24,255 42
Équipages	52 } expéditions	45 } expéditions	2,393 34	2,324 23
Chevaux et bestiaux . .	5,939 }	6,204 }	416,244 15	444,443 98
Produits extraordinaires.	"	"	71,396 95	89,858 26
		TOTAUX fr.	43,477,644 73	42,674,908 71
		Différence en plus en 1873 . fr.		502,736 02

Dans les totaux de recette que donne ce relevé ne sont pas comprises les sommes de fr. 159,393-94 et fr. 171,674-73 représentant les redevances perçues du chef de traction effectuée en 1872 et en 1873, au delà des frontières française et grand-ducale, pour compte des compagnies de l'Est français et de l'Alsace-Lorraine.

III.

DÉPENSES D'EXPLOITATION.

Les dépenses d'exploitation en 1873 se sont élevées approximativement à la somme totale de fr. 9,539,522.

LITTÉRA.	NATURE DE LA DÉPENSE.	MONTANT DE LA DÉPENSE.		RAPPORT de la dépense totale.
		Par catégories.	Par services.	
	I. Administration centrale.			
a	Traitement du personnel, frais de route et de séjour	441,726 65		
b	Traitements et salaires des huissiers, concierge et gens de service	44,696 30		
c	Divers. (Frais de justice, assurances, etc.)	7,860 05		
			464,283	4.66
	A reporter		464,283	4.66

LITTÉRA.	NATURE DE LA DÉPENSE.	MONTANT DE LA DÉPENSE.		RAPPORT de la dépense totale.
		Par catégories.	Par services.	
	Report.		161,283	4.66
	II. Voies et travaux.			
a	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés. .	106,460 »		
b	Salaire des agents payés à la journée ou par mois. (Service permanent.)	571,644 »		
c	Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie. — Travaux d'entretien et d'amélioration, salaires des ouvriers travaillant en régie ou à l'entreprise, outils, ustensiles, objets divers.	4,701,394 »	2,379,498	24.51
	III. Traction et matériel.			
a	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . .	89,346 »		
b	Salaires des agents payés à la journée ou par mois. — Primes d'économie et de régularité. (Machinistes et chauffeurs) . .	1,284,928 »		
c	Combustible et autres objets de consommation pour la traction des convois. — Entretien, réparation et renouvellement du matériel. (Matières, pièces de rechange, ustensiles, outils, engins, éclairage des ateliers, etc., et fournitures diverses).	3,863,000 »	5,237,274	53.93
	IV. Transports.			
a	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . .	574,133 »		
b	Salaires des agents payés à la journée ou par mois	373,690 »		
c	Frais d'exploitation. — Matériel et consommations pour éclairage et chauffage des stations, gares, bureaux, convois, etc. — Nettoyage, arrimage, objets de mobilier, engins, outils, ustensiles, etc. — Quote-part incombant aux stations de Bruxelles-Entrepôt, Bruxelles-Allée-Verte, Namur, Angleur (Etat), Liège-Guillemins, etc.	488,808 »		
	Camionnage. — Prise et remise à domicile des marchandises.	64,756 »		
d	Pertes et avaries. — Indemnités aux ayants droit et frais d'expertise, de procédure et indemnités du chef d'accidents survenus sur le chemin de fer	451,560 »		
	Redevances aux Compagnies pour l'usage de leur matériel. .	119,043 »	4,768,687	48.24
	V. Services en général.			
a	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés. (Magasin central, dépôt des imprimés.)	18,472 »		
b	Salaire des agents payés à la journée ou par mois. (Id.) . . .	16,460 »		
c	Matériel et fournitures de bureau. — Impressions, publications, achat et réparations de meubles, chauffage, éclairage. — Frais de loyer et de régie des agents dont les bureaux ne sont pas installés dans un local de l'Etat ou qui sont tenus à pourvoir au chauffage et à l'éclairage de leurs bureaux. — Menues dépenses	114,520 »		
d	Secours exceptionnels aux agents ou familles d'agents qui, par suite d'accidents, d'adversités ou d'autres circonstances se trouvent dans une position digne d'intérêt	15,000 »		
			164,452	1.69
			(a) 9,711,494	400
	A déduire : frais de traction sur les territoires français et grand-ducal. . . .		174,672	»
			9,539,822	»

(a) La différence existant entre ce chiffre et celui qui figure au bas de la p. 85 (Documents parlementaires, n° 94), provient de régularisations d'écritures postérieures au dépôt du budget de 1874.

Frais d'entretien et de renouvellement de la voie.

Le relevé ci-après donne la longueur des voies qui ont été renouvelées en 1873 :

	LONGUEUR RENOUVELÉE. (Mètres courants.)		Observations.
	EN FER.	EN ACIER.	
Allée-Verte à Bruxelles (Quartier Léopold).	1,589	»	
Bruxelles (Quartier Léopold) à Ottignies.	7,647	837	
Ottignies à Namur	9,804	2,658	
Namur à Natoye	4,481	218	
Natoye à Aye	10,020	2,944	
Aye à Poix	9,612	1,158	
Poix à Longlier	6,504	4,518	
Longlier à Habay	11,842	»	
Habay aux frontières.	9,912	»	
Angleur à Hamoir.	4,151	»	
Hamoir à Marloie	4,110	»	
Libramont à Bastogne	»	»	
Station de Gembloux	786	»	
Station d'Ottignies	423	»	
TOTAUX	80,681	12,553	
Totaux en mètres courants	93,014		

Pendant les trois années antérieures, ces renouvellements n'avaient été opérés que sur une longueur de 58,336 mètres courants, savoir :

En 1870, de 4,260 mètres courants.

En 1871 19,076

En 1872. 35,000

Ensemble 58,336 mètres courants.

Soit, 19,445 mètres en moyenne par année. Or, à raison du profil des voies des lignes du Luxembourg, il est indispensable, pour les tenir dans un bon état d'entretien courant, de renouveler chaque année en rails neufs, 40 à 45 kilomètres.

Par suite de l'insuffisance des travaux de l'espèce effectués pendant les trois

dernières années, il a donc fallu, pour assurer la sécurité de la circulation, opérer, en 1873, des renouvellements extraordinaires très-importants.

Les travaux de réfection et l'entretien ordinaire de la voie ont donné lieu à la dépense suivante :

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	MONTANT.
Rails mis en œuvre (fer et acier)	2,292,605 84
Boulons, crampons, tirefonds, matériel tenant à la voie.	127,442 02
TOTAL	2,420,047 86
A déduire pour vieux fers retirés.	1,456,689 56
	963,558 50
Billes mises en œuvre	240,692 20
Main-d'œuvre, y compris les frais de traction des trains de ballast.	105,478 20
TOTAL.	1,509,528 90

La comparaison de ces dépenses avec celles de l'année 1872 fait ressortir une augmentation de fr. 442,063-63 qui se subdivise comme suit :

	1872	1873	AUGMENTATION en 1873	Observations.
Main-d'œuvre	41,499 28	105,478 20	63,978 92	
Matériaux	825,965 99	1,204,080 70	378,084 71	
TOTAUX.	867,465 27	1,509,528 90	442,063 63	

On voit par ces chiffres que les dépenses d'entretien et de renouvellement des voies ont été d'environ 50 p. % supérieures à celles de 1872 et si l'on considère l'importance des renouvellements effectués on doit reconnaître que l'augmentation de la dépense est peu élevée.

Ce résultat favorable est dû à cette circonstance que, par des marchés conclus en 1872, les rails neufs en fer ont été achetés à 250 francs la tonne, tandis que la plus grande partie des rails vieux retirés des voies ont été vendus à fr. 199-50 la tonne.

Quant aux rails d'acier dont il a été fait emploi jusqu'à concurrence de 912-5 tonnes, ils ont été payés à raison de 475 francs la tonne.

La plus-value de ces rails, calculée sur le prix de 300 francs, auquel les rails de fer étaient payés à la même date, équivaut donc à 175 francs, soit pour 912.5 tonnes une somme de fr. 159,687.50.

Celle-ci devant augmenter, à due concurrence, le montant de l'inventaire du matériel, on pourrait soutenir avec raison que cette plus-value devrait être portée au compte de premier établissement et, dans ce cas, le compte des dépenses d'exploitation devrait être dégrevé de pareille somme.

COMBUSTIBLE

Consommation de combustible par les machines des trains, comparée à celle de l'exercice 1872.

ANNÉES.	BRIQUETTES.				CHARBON.				COMBUSTIBLE.			
	QUANTITÉ.		VALEUR.		QUANTITÉ.		VALEUR.		QUANTITÉ.		VALEUR.	
	TOTALE.	Par kilomètre.	TOTALE.	Par kilomètre.	TOTALE.	Par kilomètre.	TOTALE.	Par kilomètre.	TOTALE.	Par kilomètre.	TOTALE.	Par kilomètre.
1873.	16,627,728	3.78	471,170 26	0.10	64,687,980	14.71	1,497,174 08	0.31	81,315,708	18.49	1,968,344 34	0.44
1872.	12,288,185	3.10	229,971 09	0.06	53,035,839	13.40	815,316 76	0.20	65,322,024	16.50	1,045,287 85	0.26
Différence en plus. .	4,341,543	0.68	241,199 17	0.04	11,652,141	1.31	681,857 32	0.11	15,993,684	1.99	923,056 49	0.18

La quantité de combustible consommée par les machines des trains a augmenté de 24.49 p. % et la dépense s'est accrue de 83.43 p. %. Cette augmentation de dépense provient donc à concurrence de 60.94 p. % du prix élevé des combustibles et, de ce chef, l'exercice 1873 a subi une charge extraordinaire qui peut être évaluée en chiffres ronds à 650,000 francs.

Il ressort en outre, du relevé ci-dessus, que la consommation par kilomètre parcouru s'est accrue de 12 p. %.

Cette augmentation doit être attribuée :

1^o Aux modifications introduites dans le service des trains à partir du 1^{er} novembre 1872 et qui ont eu pour objet d'augmenter le temps accordé aux machines pour effectuer leurs itinéraires;

2^o A une utilisation plus grande de machines Engerth et de machines fortes rampes pour la traction des trains. La proportion était en 1870 de 22 p. % de l'effectif, tandis qu'en 1872 elle n'était que de 12 p. %.

Or la consommation moyenne des machines à marchandises à six roues accouplées employées sur les lignes du Luxembourg varie de 13.52 kilogrammes à 16.78 kilogrammes par kilomètre, tandis que les machines Engerth et les machines fortes rampes consomment 23.30 kilogrammes par kilomètre de parcours.

ENTRETIEN ET RÉPARATION DU MATÉRIEL.

Les dépenses pour entretien et réparation du matériel roulant et de l'outillage des ateliers se décomposent de la manière suivante :

	1872	1873	AUGMENTATION.	Observations.
Main-d'œuvre . . .	587,086 25	860,697 12	273,610 87	
Matières	925,227 52	1,519,680 »	596,452 68	
TOTAUX . . .	1,510,313 57	2,180,377 12	670,063 55	

Au moment de la prise de possession par l'État du chemin de fer du Luxembourg, le matériel roulant était dans une situation peu satisfaisante.

Un grand nombre de wagons exigeaient de grosses réparations.

Quant aux locomotives, il s'en trouvait à concurrence de 30 p. % hors de service ou en réparation, et la plupart de celles qui étaient en service avaient subi, en 1872, une fatigue telle qu'elles ont du successivement entrer depuis en réparation.

L'administration s'est par suite trouvée dans la nécessité d'augmenter le personnel de ses ateliers de Bruxelles et de Jemelle, d'en compléter l'outillage, d'établir à Angleur un nouvel atelier et même de confier certaines réparations à l'industrie privée.

Il a fallu, d'autre part, relever les salaires des ouvriers, et l'énormé renchérissement de toutes les matières à mettre en œuvre est venu aussi augmenter considérablement les charges de l'exercice.

*Comptes d'exploitation comparatifs du chemin de fer, du canal de l'Ourthe
et des mines, pour les exercices 1872 et 1873.*

Comptes d'exploitation

CHEMIN

Longueur exploitée : 313 kilomètres, y compris

Dépenses.

	DÉPENSES TOTALES.		DÉPENSE PAR KILOMÈTRE.		PART proportionnelle dans les recettes.	
	1872	1873	1872	1873	1872	1873
1 ^o Voies et travaux	4,742,540 04	2,379,982 38	5,471 37	7,603 77	43.54	48.06
2 ^o Traction et matériel.	3,276,675 83	5,046,500 67	40,468 61	16,423 »	25.86	38.30
3 ^o Transports (mouvement et trafic).	1,407,722 78	1,818,754 10	4,497 83	5,840 72	44.14	43.80
4 ^o Direction centrale, services en général	472,560 22	294,285 43	1,509 78	940 24	3.73	2.23
TOTAUX	6,869,498 87	9,539,522 28	21,947 59	30,477 70	54.21	72.39

CANAL DE L'OURTHE.

Dépenses.

Recettes.

	1872	1873	AUGMENTATION en 1873		1872	1873	AUGMENTATION en 1873
Traitements et indemnités au personnel	26,368 03	28,238 79	1,870 76	Perception des droits de navigation.	35,429 61	42,549 63	7,420 02
Travaux d'entretien et d'amélioration, etc.	13,870 39	15,521 78	1,651 39	Ventes d'herbages, d'oseraies et locations diverses.	1,418 40	1,868 50	450 40
TOTAUX	40,238 42	43,760 57	3,522 15	Recettes	36,847 71	44,418 13	7,870 42
				Dépenses.	40,238 42	43,760 57	3,522 15
				Excédants { des recettes.	»	657 56	
				{ des dépenses	3,690 71	»	

comparatifs de 1872 et 1873.

DE FER.

les sections exploitées en commun avec l'État.

Recettes.

	1872	1873	RECETTE PAR KILOMÈTRE.	
			1872	1873
Voyageurs	2,655,020 70	2,805,935 80		
Bagages { minima	44,936 42	42,929 44		
{ quintaux	62,593 46	83,167 »		
Petites marchandises	406,559 95	449,825 60		
Grosses marchandises	9,304,918 49	9,603,640 26		
Finances	24,255 42	30,142 43		
Équipages	2,324 23	2,393 34		
Chevaux et bestiaux	114,443 98	116,244 15		
Produits extraordinaires	89,858 26	71,396 95		
Recettes totales	42,674,908 74	43,477,644 73	40,494 90	42,404 40
Dépenses	6,869,499 87	9,539,522 28		
Excédants des recettes	5,805,409 84	3,638,122 45		

MINES.

Dépenses.

Recettes.

	1872	1873	DIMINUTION en 1873		1872	1873	AUGMENTATION en 1873
				A déduire les dépenses.	4,942 88	334 90	
				RECETTES NETTES . . .	1,403 96	5,785 40	

