

(I)

(N° 175.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

SÉANCE DU 2 MAI 1888.

**CHEMINS DE FER,
POSTES, TÉLÉGRAPHES
ET MARINE.**

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1887.

RAPPORTS

présentés aux Chambres Législatives

par M. LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES
[Chemins de fer en exploitation, Postes, Télégraphes et Marine],

et par M. LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE, DE L'INDUSTRIE ET DES TRAVAUX PUBLICS
[Chemins de fer en construction (Administration des Ponts et Chaussées.)]



BRUXELLES,

FR. GOBBAERTS, IMPRIMEUR DU ROI,

RUE DE LA LIMITE, 21.

1888

(11)

(III)

MESSIEURS,

En exécution de l'article 6 de la loi du 1^{er} mai 1854, j'ai l'honneur de présenter aux Chambres Législatives le compte rendu des opérations des Chemins de fer de l'État en exploitation, pendant l'année 1887.

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. VANDENPEEREBOOM.

MESSIEURS,

J'ai l'honneur de présenter aux Chambres Législatives la notice se rapportant à la construction des chemins de fer, pendant l'année 1887.

*Le Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie
et des Travaux publics,*

Chevalier DE MOREAU.

(iv)

TABLE DES MATIÈRES.

PARTIE A.

Annexes à consulter.

CHEMINS DE FER.

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EN CONSTRUCTION.

		Pages.
1 ^{re} catégorie. —	Chemins de fer construits par l'État, aux frais du Trésor public	A, 1
2 ^e —	Chemins de fer construits pour l'État par les sociétés de construction	A, 2
5 ^e —	Chemins de fer construits d'après un système qui tient des deux précédents	A, 5
4 ^e —	Chemins de fer concédés.	A, 5

2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE 1^{er}.

RÉSULTATS FINANCIERS. — RENSEIGNEMENTS DIVERS.

I. Résultats financiers.

§ 1 ^{er} .	Compte de premier établissement et capital utile au point de vue des charges financières	A, 5	II de la partie A.
§ 2.	Compte d'exploitation.	A, 7	III et VI "
§ 5.	Compte financier.	A, 8	IV, VII et VIII "
§ 4.	Bilan ou situation générale	A, 9	I, XIII et XIV "

II. Renseignements divers.

§ 1 ^{er} .	Revenu du chemin de fer	A, 14	
§ 2.	Coefficient d'exploitation	A, 14	V "
§ 5.	Principaux résultats statistiques des exercices 1887 et 1886.	A, 15	
§ 4.	Personnel	A, 16	
§ 5.	Caisse de retraite et de secours des ouvriers.	A, 17	

Annexes à consulter.

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

		Pages.
IX de la partie A.	§ 1 ^{er} . Lignes en exploitation au 31 décembre 1887	A, 19
	§ 2. Stations.	A, 20
	§ 3. Rails	A, 21
	§ 4. Billes et traverses.	A, 25
	§ 5. Approvisionnements payés sur fonds budgétaires	A, 25
	§ 6. Approvisionnements payés sur fonds spéciaux	A, 24

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

I. Situation et utilisation du matériel. — Combustibles.

— Éclairage et chauffage. — Approvisionnements.

	§ 1 ^{er} . Matériel de traction et de transport	A, 25
	§ 2. Matériel en construction	A, 26
	§ 3. Wagons de particuliers.	A, 27
	§ 4. Parcours des locomotives	A, 28
	§ 5. Parcours du matériel sur le réseau de l'État	A, 28
	§ 6. Parcours du matériel dans les trains de l'État et composition moyenne des trains	A, 29
	§ 7. Trains.	A, 50
	§ 8. Utilisation du matériel de transport	A, 51
XII	§ 9. Combustibles.	A, 52
	§ 10. Éclairage à l'huile	A, 54
	§ 11. Éclairage au gaz des gares et des ateliers	A, 54
	§ 12. Éclairage au gaz des trains.	A, 54
	§ 13. Éclairage électrique.	A, 55
	§ 14. Chauffage des trains	A, 55
	§ 15. Graissage.	A, 55
XIV	§ 16. Approvisionnements en magasin	A, 56

II. Améliorations et innovations introduites dans le

service de la traction et du matériel A, 57

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION.

I. Mouvement et recette.

XV et XVI	§ 1 ^{er} . Voyageurs	A, 59
	§ 2. Bagages, marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux	A, 43
	§ 3. Produits extraordinaires.	A, 44
	§ 4. Produits divers	A, 45
	§ 5. Réductions consenties sur les prix de transport.	A, 45
	§ 6. Récapitulation des transports par nature de service.	A, 45

Annexes à consulter.

1885.		
II. Améliorations et innovations apportées dans le service des transports	A, 47	
III. Accidents.		
§ 1 ^{er} . Déraillements et collisions de trains	A, 55	XVII de la partie A.
§ 2. Accidents aux personnes, attribuables aux déraillements et collisions de trains	A, 55	XVII
§ 5. Accidents aux personnes, dus à d'autres causes qu'à des déraillements ou des collisions de trains	A, 55	
IV. Contraventions	A, 58	

3^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

DESCRIPTION DU RÉSEAU.

§ 1 ^{er} . Développement des lignes en exploitation à la fin de l'année	A, 61	XVIII "
§ 2. Développement des voies ferrées	A, 62	
§ 5. Stations, haltes et points d'arrêts	A, 62	XIX "
§ 4. Raccordements industriels et gares privées	A, 65	XIX "

II.

SITUATION DU MATÉRIEL ROULANT	A, 64	XX "
---	-------	------

III.

PARCOURS DES TRAINS	A, 65	XXI "
-------------------------------	-------	-------

IV.

MOUVEMENT ET RECETTE DES TRANSPORTS.

§ 1 ^{er} . Voyageurs	A, 65	XXII "
§ 2. Bagages	A, 66	XXII "
§ 5. Petites marchandises	A, 67	XXII "
§ 4. Grosses marchandises	A, 67	XXII "
§ 5. Finances	A, 67	XXII "
§ 6. Équipages	A, 68	XXII "
§ 7. Chevaux et bestiaux	A, 68	XXII "
§ 8. Produits extraordinaires	A, 68	XXII "
§ 9. Récapitulation des recettes	A, 69	XXII "

V.

DÉPENSES D'EXPLOITATION	A, 69	XXII "
-----------------------------------	-------	--------

Annexes à consulter.

XVIII, XXI et XXII de la partie A.

VI.

RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION . . . A, 70

VII.

XXIII " PERSONNEL A, 70

VIII.

XXIV " ACCIDENTS A, 74

IX.

CONTRAVENTIONS A, 71

X.

AMÉLIORATIONS. — INNOVATIONS. A. 72

ANNEXES DE LA PARTIE A.

2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

N° I.	} Situation financière.	Bilan. — Situation générale depuis l'origine jusqu'à la fin de 1887	A, 78
» II.		Compte de premier établissement et capital utile au 31 décembre 1887	A, 80
» III.		Compte d'exploitation. Exercice 1887	A, 82
» IV.		Compte financier. Exercice 1887. — Charges et ressources	A, 82
» V.		Coefficients d'exploitation	A, 84
» VI.		Comparaison des recettes et des dépenses de l'exploitation. Exercices 1887 et 1886	A, 86
» VII.		Détermination du temps moyen restant à courir pour acquitter la dette restant à amortir fin 1886, à raison de sa conversion de 4 p. % en 3 1/2 p. %.	A, 88
» VIII.		Table d'amortissement de la dette du chemin de fer fin 1886, en 74 3/12 annuités, au taux de 3 1/2 p. %	A, 89
» IX.		Développement des lignes exploitées à double et à simple voie	A, 92
» X.		Situation de l'effectif du matériel roulant. — Renouvellements et extensions	A, 93

	PAGES.	Annexes à consulter.
N° XI. Tableau du parcours kilométrique du matériel de transport pendant l'année 1887	A, 96	
• XII. Consommation de charbon des locomotives en 1887 et 1886.	A, 98	
• XIII. Magasins et dépôts. — Mouvement en valeur des approvisionnements et du matériel pendant l'année 1887 et situation au 31 décembre 1886 et 1887	A, 99	
• XIV. Quantités et valeurs des principaux objets approvisionnés dans les divers dépôts	A, 100	
• XV. Abonnements généraux contractés en 1887	A, 106	
• XVI. Abonnements contractés : <i>A.</i> Élèves en général ; <i>B.</i> Élèves fils d'agents de l'administration ; <i>C.</i> Ouvriers de l'administration	A, 108	
• XVII. Déraillements et collisions de trains. — Accidents de personnes y relatifs. Année 1887	A, 110	

3^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

N° XVIII. Développement des lignes, à la fin de 1887	A, 112
• XIX. Relevé des stations, haltes, points d'arrêts et raccordements industriels, à la fin de 1887.	A, 115
• XX. Matériel roulant. Effectif, à la fin de l'année.	A, 114
• XXI. Parcours kilométrique des trains	A, 115
• XXII. Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation	A, 116
• XXIII. Personnel. Effectif, à la fin de l'année	A, 120
• XXIV. Accidents survenus aux personnes.	A, 122

PARTIE B.

POSTES.

I

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

§ 1 ^{er} . Service international	B, 5
§ 2. Service intérieur	B, 4

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

§ 1 ^{er} . Mouvement général	B, 4	I et III de la partie B.
§ 2. Lettres ordinaires	B, 5	III »
§ 5. Lettres recommandées	B, 6	III »
§ 4. Lettres assurées	B, 7	II et III »

Annexes à consulter.

III.

OPÉRATIONS POUR COMPTE DE TIERS.

A. Mandats et bons de poste.

		Pages.
II et III de la partie B.	§ 1 ^{er} . Mandats (service intérieur)	B, 7
II et III	§ 2. Bons de poste	B, 8
II et III	§ 5. Mandats (service international).	B, 8

B. Effets de commerce.

Résultats comparatifs.

§ 1 ^{er} . Acceptation	B, 8
§ 2. Encaissement	B, 8

C. Coupons d'intérêt et de dividende ; titres amortis. B, 9

II et III. D. Quittances (service intérieur). B, 9

E. Recouvrements de valeurs avec l'étranger B, 9

F. Abonnements aux journaux B, 40

G. Caisse d'épargne. B, 40

H. Timbrage de papiers et débit de papiers timbrés B, 40

IV.

BUREAUX DE POSTE ET BOÎTES AUX LETTRES. B, 40

V.

DISTRIBUTION ET TRANSMISSION DES CORRESPONDANCES.

§ 1 ^{er} . Service de distribution	B, 44
§ 2. Service de transmission	B, 44

VI.

PERSONNEL B, 42

VII.

RÉSULTATS FINANCIERS.

IV et V	§ 1 ^{er} . Recette	B, 42
	§ 2. Dépense	B, 42

Annexes à consulter.

ANNEXES DE LA PARTIE **B.**

	Pages
N° I. Mouvement des correspondances, d'après les moyennes fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1887	B, 14
» II. Mouvement des valeurs confiées à la Poste. — Années 1887 et 1886.	B, 16
» III. Renseignements statistiques du mouvement postal. — Comparaison des années 1887 et 1886	B, 18
» IV. Recettes postales de toutes natures. — Comparaison des années 1887 et 1886	B, 20
» V. Relevé des timbres-poste, enveloppes timbrées, cartes postales, cartes-lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1887 et 1886	B, 20

PARTIE **C.**

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

CHAPITRE I^{er}.

TÉLÉGRAPHES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.	C, 5
----------------------------------	------

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

§ 1 ^{er} . Télégrammes privés :	
a. Services réunis	C, 5
b. Service intérieur	C, 4
c. Service international	C, 4
d. Service de transit	C, 4
§ 2. Télégrammes de service.	C, 4

I de la partie C.

III.

BUREAUX TÉLÉGRAPHIQUES, DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU
ET APPAREILS.

§ 1 ^{er} . Bureaux	C, 5
§ 2. Développement du réseau	C, 5
§ 3. Appareils en service	C, 6

IV.

PERSONNEL	C, 6
---------------------	------

Annexes à consulter.

V.

RÉSULTATS FINANCIERS.

	Pages.
§ 1 ^{er} . Recettes	C, 7
§ 2. Dépenses	C, 7

CHAPITRE II.

TÉLÉPHONES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX	C, 12
-----------------------------------	-------

II.

MOUVEMENT ET RECETTE (PART DE L'ÉTAT) DE LA TÉLÉPHONIE A GRANDE DISTANCE, ENTRE RÉSEAUX BELGES	C, 15
--	-------

III.

TÉLÉPHONIE INTERNATIONALE	C, 14
-------------------------------------	-------

ANNEXE DE LA PARTIE C.

N° 1. Renseignements divers concernant les correspondances télé- graphiques. — Comparaison des années 1887 et 1886.	C, 16
--	-------

PARTIE D.

MARINE.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

§ 1 ^{er} . Matériel	D, 5
§ 2. Personnel	D, 5

II.

SERVICES D'EXPLOITATION.

let II de la partie D.	§ 1 ^{er} . Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	D, 4
II	§ 2. Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	D, 7
II	§ 3. Pilotage	D, 8
II	§ 4. Phares et fanaux	D, 8
II	§ 5. Remorque sur la côte de Flandre	D, 8
II	§ 6. Police maritime	D, 9

Annexes à consulter.

III.

SERVICES SPÉCIAUX. — ÉCOLES. — SAUVETAGE.

	PAGES.	
§ 1 ^{er} . Hydrographie	D, 9	II de la partie D.
§ 2. Écoles de navigation	D, 9	
§ 3. Surveillance de la pêche dans la mer du Nord et école des mousses	D, 9	
§ 4. Sauvetage	D, 10	

IV.

RÉSULTATS FINANCIERS.

§ 1 ^{er} . Recettes	D, 10	II	"
§ 2. Dépenses	D, 10	II	"

V.

LIGNES POSTALES TRANSATLANTIQUES.

§ 1 ^{er} . Service postal d'Anvers sur le Brésil et les États de la Plata.	D, 40	III et IV	•
§ 2. Service postal d'Anvers sur New-York et sur Philadelphie.	D, 44	V et VI	•

ANNEXES DE LA PARTIE **D**.**MARINE.**

N° 1. Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. Mouvement et recette. — Comparaison des années 1887 et 1886	D, 44
" II. Recettes et dépenses. — Subdivision par service. — Com- paraison des années 1887 et 1886	D, 45
" III. } Service postal d'Anvers sur	{ Mouvement. — Taux moyen du fret . D, 46
" IV. } le Brésil et sur		{ Avantages pécuniaires accordés aux concessionnaires . . . . . D, 47
" V. } Service postal d'Anvers sur	{ Mouvement. — Taux moyen du fret . D, 48
" VI. } New-York et sur		{ Avantages pécuniaires accordés aux concessionnaires . . . . . D, 20
" } Philadelphie.	

(XIV)

(xv)

PARTIE A.

CHEMINS DE FER.

(xvi)

1^{RE} SECTION.

CHEMINS DE FER EN CONSTRUCTION.

(ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES.)

1^{re} catégorie. — Chemins de fer construits par l'État, aux frais du Trésor public, sur projets dressés par l'Administration des ponts et chaussées.

Le tableau suivant résume les dépenses faites pour études, achats de terrains et travaux :

DÉSIGNATION DES LIGNES.	DATE des lois qui ont décrété leur construction	ÉVALUATION APPROXIMATIVE de la dépense.	CHIFFRES figurant dans le colonnet du tableau approuvé par arrêté no. 4, joints à la loi.	SOMMES DÉPENSÉES EN 1887.				Sommes dépensées au 31 décembre 1886	Sommes dépensées au 31 décembre 1887.
				Etudes	Terrains.	Travaux	TOTALES.		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Bruxelles (Nord) à Bruxelles (Quartier-Iéopold)	17 juillet 1877, art. 1 ^{er} , § 18. 23 mai 1880, art. 1 ^{er} , § 5.	4,300,000 »	419,082 80	6,835 »	227 50	328,971 40	335,033 90	2,079,454 12	2,414,488 02
Comblain au-Pont à Trois-Ponts	4 août 1879, § 40	13,000,000 »	4,079,819 29	16,461 67	8,656 64	2,308,141 35	2,333,259 70	7,968,696 51	10,301,956 51
Librumont à Bertrix	— § 39	2,000,000 »	128,019 11	»	»	128,019 11	128,019 11	718,238 53	1,846,257 64
Wavre à Jodoigne	— § 41.	4,900,000 »	726,691 19	»	»	»	»	78,521 10	78,521 11
Audenarde à Orroir	— § 42	2,500,000 »	516,865 20	3,422 50	593 84	»	4,006 3.	483,503 32	487,509 66
Station de Dison	14 août 1881, § 33	»	2,799 43	»	»	»	»	297,343 97	297,343 97
Chielt à Lichtervelde	—	378,000 »	734 21	»	»	380 46	380 46	377,265 80	377,646 21
Station de Braine-l'Alleud . . .	4 août 1879, § 45	250,000 »	205,643 73	9 »	31,034 85	»	31,043 85	44,956 27	76,000 12
Gares industrielles de Tournai.	2 avril 1881, art. 2, § 3.	280,000 »	5,490 39	»	2,990 40	2,463 34	5,453 74	274,509 61	279,963 33
Travaux et terrains supplémentaires sur les lignes faisant l'objet des conventions des 31 janvier 1873 et 1 ^{er} juin 1877.	7 mai 1884, art. 30, 4, du tableau XIV.	100,000 »	63,407 25	»	2,631 10	17,139 56	19,770 66	36,592 75	56,363 41
Travaux supplémentaires sur la ligne de Bastogne à Gouvy.	31 décembre 1883	959,037 50	(¹) 166,952 80	»	125 93	102,164 90	102,290 83	856,630 26	958,921 09
Wanlin à Anseremme et communauté avec la ligne de Namur à Givet entre Anseremme et Anthée ou Yvoir.	25 août 1885	»	1,991,975 50	20,242 12	»	»	20,242 12	10,524 50	30,766 62
Ceinture de Liège	14 août 1887.	»	743,000 »	»	»	736,191 36	736,191 36	»	736,191 36

(¹) Ce crédit se rapporte également à des chemins de fer de la 2^e catégorie.

2^e catégorie. — Chemins de fer construits pour l'État, par les sociétés de construction, sur projets dressés par les constructeurs et approuvés par le Gouvernement.

1^o Groupe de la Banque de Belgique.

Ce groupe comprend :

	Mètres.
a) Sections remises à l'État à fin d'exploitation : au 31 décembre 1886, la Banque avait livré	230,525
En 1887, la Banque a livré la section de Mettet à Acoz	13,512
Longueur livrée au 31 décembre 1887	243,837
b) Au 31 décembre 1887, il ne restait plus à la Banque que la section d'Estaimpuis à la frontière à livrer	2,686
Ensemble.	246,523

Ainsi qu'il a été exposé dans le compte rendu de l'année dernière, les travaux de la section d'Estaimpuis à la frontière sont arrêtés depuis longtemps déjà, à défaut de ratification par le gouvernement français de la convention conclue entre les délégués belges et français pour la fixation du point de passage à la frontière. Il y a lieu d'espérer que cette ratification sera obtenue prochainement.

En ce qui concerne les titres de la dette publique remis à la Banque de Belgique en paiement du réseau par elle livré à l'État à fin d'exploitation, la valeur nominale en était, au 31 décembre 1886, de . fr. 57,973,200 »

Pendant l'année 1887, il en a été remis pour 574,700 »

Valeur nominale totale au 31 décembre 1887. . : fr. 58,547,900 »

En outre, la Banque de Belgique a reçu en numéraire, en exécution d'une convention du 12 février 1885 approuvée par une loi du 7 avril suivant, et en exécution de l'article 5 d'une loi du 25 août 1885 :

Avant le 31 décembre 1886	fr. 3,250,887 40
En 1887 (primes pour rails)	44,251 20
	<hr style="width: 100%; border: 0.5px solid black;"/>
	Fr. 3,295,138 60

2^o Groupe de la Société anonyme pour la construction des chemins de fer énumérés à l'article VII de la convention du 31 janvier 1873, approuvée par la loi du 15 mars 1873.

Ainsi qu'il a été indiqué dans le compte rendu de l'année 1885, la société,

avec l'agrément du Gouvernement, s'est substituée MM. Cousin et frères pour l'exécution des trois chemins de fer faisant l'objet de la convention-loi des 21 juillet et 25 août 1885, savoir :

	Mètres.
Mettet au chemin de fer du Nord à Anhée par la vallée de la Mollignée	21,054.15
Éprave à Wanlin	8,258.50
Bastogne à la frontière Grand-Ducale dans la direction de Wiltz.	8,408.86
Ensemble.	57,721.51

Ces longueurs sont celles des avant-projets.

En 1887, MM. Cousin et frères ont livré la ligne de Bastogne à la frontière Grand-Ducale.

La longueur totale des lignes livrées à l'État, à fin d'exploitation, directement par la Société de construction prédésignée, était, au 31 décembre 1887 de mèt. 167,719.89.

Pour ce réseau, le Gouvernement avait payé à la Société de construction, au 31 décembre 1887, soit en titres de la Dette publique, soit en espèces une somme totale de fr. 54,480,688-54.

Le Gouvernement avait, en outre, payé à la même société une somme de 550,000 francs pour reprise du matériel de voies.

Quant aux trois lignes faisant l'objet de la convention-loi des 21 juillet-25 août 1885, pour lesquels MM. Cousin et frères ont été substitués à la Société de construction, c'est néanmoins entre les mains de la dite Société que l'État opère les paiements; ceux-ci s'élevaient, au 31 décembre 1887, à fr. 8,296,977-09.

3^e catégorie. — Chemins de fer (lignes de Tirlemont à Moll et de Tongres à Neerlinter) construits d'après un système qui tient des deux précédents.

La situation est restée, au 31 décembre 1887, ce qu'elle était au 31 décembre 1886. La Banque de Belgique n'a plus de lignes à livrer à l'État.

Au 31 décembre 1887, le Gouvernement avait remis à la Banque de Belgique, des titres de la Dette publique pour une valeur nominale de 14.219,800 francs et une soulte en argent de fr. 58-56; il avait payé, en outre, pour règlement d'indemnité judiciaire et frais de procédure une somme de 150,000 francs.

4^e catégorie. — Chemins de fer concédés construits par des sociétés ayant obtenu des concessions de péages.

Un arrêté royal du 14 octobre 1887, pris en exécution de la loi

[N° 175.]

du 16 août 1887, a déclaré la Société anonyme des chemins de fer de la Flandre occidentale, concessionnaire d'un chemin de fer direct de Menin à Roulers, aux clauses et conditions d'une convention du 12 juillet 1887 et du cahier des charges y visé.



2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE 1^{er}.

I. Résultats financiers.

§ 1^{er}. COMPTE DE PREMIER ÉTABLISSEMENT ET CAPITAL UTILE AU POINT DE VUE
DES CHARGES FINANCIÈRES.

Le compte de premier établissement a été clôturé, fin 1886, au montant de fr. 1,270,747,482 15
y compris la somme de 11,757,507 69
liquidée à titre d'avances aux sociétés et pour travaux en
cours d'exécution, ce qui réduisait le *capital utile* au point
de vue des charges de l'*exploitation* à fr. 1,258,990,174 46

Pendant l'année 1887 il a été livré à l'exploitation :

La ligne de Mettet à		
Acoz fr. 5,456,400	}	4,206,400 »
La ligne de Bastogne à		
Benonchamps 1,050,000	}	

Il a été dépensé pour travaux de parachèvement fr. 5,857,672 15

Les dépenses qui précèdent sont grevées à charge du compte de *premier établissement* des intérêts servis pendant la durée des travaux, soit 78,010 64

A reporter . . . fr. 10,141,782 79 1,258,990,174 46

Report . . . fr. 10.141,782 79 1.238,990,174 46

Il a été liquidé pour acquisition de matériel roulant 1.245.580 40

Ensemble. . fr. 11,585,165 19

Dont à déduire les aliénations d'immeubles. 161,594 50

Reste à ajouter pour les travaux et le matériel fixe livrés à l'exploitation en 1887 fr. 11,223,568 69

Le *capital utile*, qui doit servir de base aux charges financières, s'élevait donc, au 31 décembre 1887 à . fr. 1,270,213,745 15

Voici, par nature d'application, la répartition du *capital utile* consacré aux lignes en exploitation :

	LIGNES ET MATÉRIEL FIXE.	MATÉRIEL ROULANT.	PARACHÈVEMENT.	ENSEMBLE.
1° Premier établissement des lignes construites par et pour compte de l'État. . .	484,963,276 58	(¹)	(²)	484,963,276 58
2° Lignes rachetées :				
Mons à Manage.	10,323,041 76	2,698,549 24	4,423,737 58	17,040,128 58
Dendre et Waes	52,705,069 84	"	2,917,613 91	55,620,683 42
Pepinster à Spa.	6,782,051 08	"	271,632 06	7,053,683 14
Saint-Ghislain à Erbisœul.	2,447,592 83	393,666 54	66,039 39	2,907,298 58
Marbehan à Virton	(³) 6,957,643 59	268,382 88	2,004 98	7,208,035 45
Lierre à Turnhout	4,500,000 "	233,566 48	161,364 23	4,694,930 73
Flandres	17,432,182 42	1,608,737 28	1,513,368 03	20,576,288 65
Bassins-Houillers	194,208,800 "	27,837,674 26	12,578,951 76	234,625,406 02
Luxembourg.	127,708,144 01	53,683,238 55	20,198,966 33	181,590,369 07
Anvers à la frontière	12,500,000 "	"	516,327 10	13,016,327 10
3° Lignes exploitées moyennant redevances ou parts de recettes :				
Tournai à Jurbise.	"	"	1,088,472 66	1,088,472 66
Hal à Ath et Tournai à la frontière	"	"	974,598 83	974,598 83
Braine-le-Comte à Gand	"	"	490,910 23	490,910 23
Jonction belge - prussienne.	"	"	909,337 33	909,337 33
Plateaux de Herve	"	"	780,301 69	780,301 69
Hesbaye-Condroz.	"	"	1,332,934 59	1,332,934 59
Spa à la frontière.	"	"	999,105 80	999,105 80
4° Dépendances des stations, etc.	53,189,593 02	"	"	53,189,593 02
5° Dépenses générales, etc.	8,708,462 26	"	"	8,708,462 26
6° Acquisition de matériel roulant pour l'ensemble du réseau exploité.	"	189,614,781 60	"	189,614,781 60
Somme égale au capital utile des lignes en exploitation	964,423,639 08	236,338,416 61	49,449,687 46	1,270,213,745 15

(¹) Les dépenses pour acquisition de matériel roulant sont réunies sous le paragraphe 6 ci-dessus.

(²) Le parachèvement est compris dans les dépenses pour premier établissement de « Lignes ».

(³) Le dernier versement fait en juillet 1887 a définitivement porté la part de la Compagnie de Virton à fr. 6,345,652-62. L'État a affecté, d'accord avec la Compagnie, une somme de fr. 860,375-83 à des travaux de parachèvement de la ligne. Le surplus du crédit voté, soit fr. 10,834-44 a été annulé dans les écritures de 1887, sous réserve de terminer les parachèvements, à due concurrence, au moyen de crédits spéciaux dont dispose l'Administration.

Pour déterminer les sommes totales engagées en 1887, à titre de premier établissement, il y a lieu d'ajouter au capital utile, soit fr. 1,270,213,743 15
la somme (litt. J, annexe n° II) de 14,854,263 60
liquidée pour avances aux sociétés et pour travaux en cours d'exécution.

Le total des dépenses de *premier établissement* est donc, au 31 décembre 1887, de fr. 1,285,068,008 75

§ 2. COMPTE D'EXPLOITATION.

Résultats et ressources.

Le compte d'exploitation, résumé à l'annexe III, accuse les résultats suivants :

Recettes. — Les recettes brutes de l'exercice 1887 ont été renseignées au *Moniteur* du 29 juin 1888 au montant de fr. 124,057,764 23

Les parts de recettes des lignes concédées, exploitées par l'État moyennant 50 p. % des produits, s'étant élevés à fr. 4,054,734 75

le montant des recettes afférentes à l'exploitation par l'État est de fr. 120,003,029 50

Il faut y ajouter les produits indirects (locations de terrains, bâtiments, etc., ventes d'herbages, d'objets trouvés, etc.) soit fr. 80,152 93

pour obtenir les recettes acquises au Trésor et s'élevant à fr. 120,083,182 43

Les mêmes calculs appliqués aux résultats de l'exercice 1886 font ressortir les recettes à (annexe VI) 112,709,478 91

Done les produits de 1887, au profit du Trésor, ont été supérieurs à ceux de l'exercice 1886, de fr. 7,373,703 52

Dépenses. — Les dépenses d'exploitation ont été arrêtées, approximativement, au montant de ⁽¹⁾ . . . fr. 66,541,005 40

Ces mêmes dépenses ayant été en 1886 de ⁽²⁾ 66,241,271 41

il en résulte une augmentation pour 1887 de . . . fr. 299,733 99

Si l'on déduit cette augmentation de dépenses, de la recette supplémentaire égale à fr. 7,373,703 52

on trouve que le produit exclusif de l'exploitation, au profit du Trésor, a dépassé en 1887 celui de 1886, de fr. 7,073,969 53

(¹) Voir annexe VI.

(²) Fr. 66,146,515-71 plus 94,955-70, insuffisance de l'exercice 1885. (Voir annexe V de 1886.)

Quand l'on recherche de quelles ressources dispose le chemin de fer, pour faire face aux charges des capitaux appliqués à titre de premier établissement, il doit être tenu compte des intérêts dont sont productifs, le solde actif du chemin de fer ainsi que les sommes versées ou acquittées en comptes courants, entre l'Administration et son banquier, le Trésor public.

Jusqu'ici ces intérêts ont été calculés au taux uniforme de 4 p. $\%$. Mais si l'on considère que la dette totale de l'État, s'élevant, fin 1887, à 1.915,846,574 francs, n'a nécessité qu'une charge d'intérêt de fr. 62,596,026, l'on constate que le taux moyen servi par le Trésor n'est que de 3.²⁶⁷ p. $\%$.

Si, de la dette préindiquée, l'on retranche la partie non amortissable, soit fr. 219,959,631-74, qui, au taux de 2 $\frac{1}{2}$ p. $\%$, nécessite une dotation annuelle de fr. 5,579,588-92, il reste capital amortissable fr. 1,695,886,942-17 et la charge d'intérêt y correspondant s'élève à fr. 57,097,054-98; ce qui fait ressortir l'intérêt moyen à servir par l'État à 3.³⁷. Donc, en attribuant 3 $\frac{1}{2}$ p. $\%$ au banquier, le chemin de fer le désintéresse largement.

C'est ce taux qui sera appliqué, à partir de 1887, aux comptes d'exploitation et financiers, pour apprécier le degré de productivité du chemin de fer de l'État.

Voici, d'après ce qui précède, les ressources totales du chemin de fer, pour 1887.

Du tableau, annexe III, il résulte que les recettes nettes totales, déduction faite des dépenses d'exploitation, se sont élevées à . fr. 57,596,911 76

A ce montant il faut ajouter les intérêts au taux de 3 $\frac{1}{2}$ p. $\%$, proportionnellement au temps :

a) Des recettes versées journellement dans les caisses de l'État par les comptables des stations fr.	4,007,945 94
b) Du solde actif clôturant fin 1886, le compte financier par fr. 94,344,811-02 (tableau IV) fr.	3,302,068 39
Ressources totales. fr.	<u>61,906,926 09</u>

§ 3. COMPTE FINANCIER.

Nous avons démontré au paragraphe 2 — relatif au compte d'exploitation — que le chemin de fer s'acquitterait libéralement vis-à-vis de son banquier, en lui attribuant un intérêt moyen de 3 $\frac{1}{2}$ p. $\%$.

Au point de vue des charges financières de l'exploitation, il reste à déterminer la part *chiffrée* de dotation annuelle, qui amortit, intégralement, les capitaux *engagés antérieurement à 1887*, part, qui se liant au montant des intérêts à servir, subit nécessairement l'influence de tout changement apporté à ce montant. L'on sait, en effet, que l'amortissement d'un emprunt, réglé par une annuité uniforme pendant toute la durée de la dette, doit être calculé d'après un coefficient qui comprend, depuis la première échéance jusqu'à la dernière, les mêmes quotités, tant pour l'intérêt que pour l'amortissement. Toutefois, comme la somme des intérêts décroît en proportion des titres remboursés successivement, la partie des

intérêts restant ainsi disponible est appliquée chaque année à l'amortissement.

Comme il s'agit d'une opération équivalente à une conversion de la dette du chemin de fer de 4 en $5\frac{1}{2}$ p. $\frac{1}{100}$, il est indispensable pour déterminer la nouvelle annuité acquittant la dette du passé de ramener tous les capitaux restant à amortir fin 1886, à une même échéance finale.

Or, les échéances restant à courir pour éteindre les dettes; échéances qui varient de 38 à 89 ans (annexe VII), ont été ramenées à *une durée moyenne unique* de 74 ans 8 mois.

C'est en partant de ce terme final qu'a été calculée l'annuité de la dette unifiée (¹), restant à servir (annexe VIII).

Quant aux capitaux appliqués annuellement à partir de 1887, pour des travaux de premier établissement et à l'extension du matériel, ils seront amortis, comme par le passé, en 90 ans, au moyen d'une dotation comprenant, d'après les tables de Pereire, $5^{fr. 65.78}$ pour intérêts et amortissements.

Le compte financier et le bilan ont été établis et arrêtés conformément à ce qui précède.

	Exploitation.	Intérêts en compte courant.	Ensemble.
L'on vient de voir que, pour l'exercice 1887, les ressources totales s'élèvent à fr.	37,396,911 76	4,510,014 55	61,906,926 09
et que d'après l'annexe IV, les charges atteignent	30,938,462 71	45,424 60	30,984,887 31
Si l'on ajoute à l'excédent de . . . fr.	6,658,449 05	4,266,589 75	10,925,038 78
le solde de fin 1886, soit	(*) 886,896 29	95,457,914 75	94,544,811 02
on obtient, fin 1887, un solde total de. fr.	<u>7,545,545 54</u>	<u>97,724,304 46</u>	<u>105,269,849 80</u>
Ce solde ressort aussi du compte financier (annexe IV) dont l'actif s'élève à fr.			136,251,757 11
et le passif à.			30,984,887 31
		Différence égale. . . . fr.	<u>105,269,849 80</u>

§ 4. BILAN OU SITUATION GÉNÉRALE.

Actif. — Le capital engagé dans les lignes exploitées, à l'exclusion de celui correspondant aux lignes dont l'exploitation est affermée par l'État, s'élève :

1° Du chef des constructions faites pour compte de l'État :		
jusqu'au 31 décembre, 1886 ^{fr} à	fr. 708,445,503 13	} fr. 718,475,913 46
pendant l'exercice 1887	10,050,410 55	
2° Pour les lignes rachetées au comptant, ou moyennant annuités et pour les sommes affectées à leur para-		

(¹) L'annuité calculée sur la dette restant due fin 1886, soit fr. 1,215,549,182-25 est de fr. 46,067,563-26; elle comprend pour l'amortissement une quotité initiale, déterminée par le coefficient de fr. 0-2904798 pour 100 francs.

(²) Voir p. 10-A du compte rendu de 1886.

D'autre part . . . fr.	718.473.915 46	
chèvement, jusqu'au 31 décembre 1886.		
à fr.	351,587.697 50	} 552.442,148 32
pendant l'ex. 1887	1,054,431 02	
3° Pour le parachèvement des lignes exploitées, moyennant parts de recettes :		1,270,213.743 13
jusqu'au 31 décembre 1886, à . . . fr.	6,636,973 83	} 6,793,681 17
pendant l'ex. 1887	138,707 34	
Le capital approximatif dû pour la ligne d'Anvers à la frontière, s'élève à fr.	12,300,000 »	
Les dépenses liquidées depuis l'origine (1833) sur les budgets annuels de l'exploitation, pour travaux de premier établissement atteignent, à la fin de l'exercice 1886 fr.	11,134,138 73	
Pendant l'année 1887 aucun prélèvement de l'espèce n'a été fait.		
Les approvisionnements en dépôt et payés sur les crédits de l'exploitation, représentaient, au 31 décembre 1886, une valeur de . . . fr.	21,122,074 99	
Par suite de variations dans les quantités et les prix, cette valeur a été réduite		(¹) 19,939,373 46
de	1,162,701 53	
Le compte des intérêts réciproques du chef des recettes versées au Trésor et des dépenses liquidées par le banquier, calculés à 4 p. % jusqu'au 31 décembre 1886, se clôture par fr.	19,116,609 37	133,113.680 50
Le même compte d'intérêts au taux de 3 1/2 p. % pour l'exercice 1887, s'élève à	1,007,945 94	20,124,553 31
Les intérêts des soldes accumulés, toutes charges réglées, calculés à 4 p. % jusqu'au 31 décembre 1886, s'élèvent à . . . fr.	80,573,524 61	
Pour 1887, ces mêmes intérêts au taux de 3 1/2 p. % sont de	3,302,068 39	83,873,593 »
A reporter . . . fr.	1,403,327,423 63	

(¹) Voir annexes XIII et XIV.

Report	fr. 1,403,327,423 65	
Les recettes brutes de l'exploitation, depuis l'origine, atteignaient au 31 décembre 1886.	fr. 2,548,836,483 66	} 2,472,894,247 89
Celles de l'année 1887 montent à	124,057,764 23	
Les produits divers encaissés par l'Administration des domaines, au profit du chemin de fer de l'État, sont renseignés au 31 décembre 1886 à fr.	4,413,988 18	} 4,494,141 11
et pour 1887 à	80,152 93	
Total de l'actif.	fr. 5,882,715,812 65	

Passif. — L'amortissement, du chef des capitaux engagés au 31 décembre 1886, effectué au taux de 4 p. %₀, s'élève pour :

le capital utile réglé, à	fr. 43,529,413 02	} 43,640,992 21	
le capital dû, non réglé de la ligne d'Anvers à la frontière hollandaise à	111,579 19		
L'amortissement de la dette unifiée fin 1886 à 3 1/2 p. % ₀ , est à partir de 1887 :		} 47,177,317 78	
pour le capital utile régulé de	fr. 3,503,868 78		
pour le capital dû, non régulé de	26,475 10		
L'amortissement des dépenses utiles effectuées, en 1887, au taux de 3 1/2 p. % ₀ , atteint la somme de	5,981 69		

Le capital restant à amortir se subdivise comme suit :

Capital utile réglé.	fr. 1,210,674,479 66	} 1,223,036,425 37
Pour la ligne d'Anvers à la fron- tière	12,361,945 71	
Ensemble	fr. 1,270,215,745 15	

Les charges d'intérêt et d'amortissement acquittées par le compte financier, au taux de 4 p. %₀, jusque fin 1886, s'élèvent au montant de

fr. 803,356,366 35		
Celles de la dette unifiée à 3 1/2 p. % ₀ sont, pour 1887, de	46,067,565 26	} 849,556,285 61
La charge pour le capital dépensé en 1887 est de	132,354 »	

A reporter fr. 2,119,770,028 76

Report . . . fr. 2,119,770,028 76

Il a été versé à titre de parts de recettes, aux sociétés dont l'État exploite les lignes jusqu'au

31 décembre 1886 fr.	142,625,593 81	}	146,680,328 54
Les versements du même chef faits en 1887 s'élèvent à	4,054,734 73		

Il a été liquidé pour le loyer annuel de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale :

jusqu'au 31 décembre 1886 . . . fr.	7,146,538 83	}	7,646,538 83
Pendant l'exercice 1887.	500,000 »		

Les sommes liquidées au profit des compagnies concessionnaires, pour transports en service ayant transité par leurs lignes et imputées sur les budgets de dépense, jusqu'au 31 décembre 1886, s'élè-

vent à fr.	1,467,634 26	}	1,625,596 41
Pendant l'exercice 1887 à	157,962 15		

Les intérêts pour avances destinées au renouvellement de rails, au taux de

4 p. % , jus-	}	347,438 88	}	373,285 45
qu'au 31 décembre 1886				
5 1/2 p. % , en	}	25,846 57	}	
1887.				

Le compte financier a pris en charge les intérêts suivants au profit du Trésor :

a) pr liquidation de parts de recettes, au taux de	}	1,588,326 89	}	6,275,643 85
4 p. % , jus-				
qu'au 31 décembre 1886. fr. 1,544,902 29	}	45,424 60	}	
5 1/2 p. % , en				
1887	}	4,687,316 96	}	
b) pour soldes passifs, accumulés, à 4 p. % , de 1857 à 1860.				

Les dépenses de l'exploitation ont nécessité, depuis l'origine jusque fin

1886, une somme de fr.	1,397,420,003 42	}	1,463,961,008 82
et en 1887, de	66,541,005 40		

Fr. 3,746,332,430 66

A ce montant, il faut ajouter pour balance les sommes suivantes acquises à l'actif :

1° Les prélèvements faits sur les budgets de l'exploitation :

a) pour travaux de premier établissement (1847-1886). fr.	41,154,158 73
b) pour approvisionnements restant en magasin au 31 décembre 1887 (voir à l'actif).	19,959,373 46

A reporter . . . fr.	31,113,532 19	3,746,332,430 66
----------------------	---------------	------------------

Reports . . . fr.	51.113,532 19	3.746,332.430 66
2° Les soldes actifs accumulés du compte financier :		
jusqu'au 31 décembre 1886 . . . fr.	94,544,811 02	136,383,381 99
Le solde actif de l'exercice 1887 . . .	10,923,038 78	
	405,269,849 80	
Total égal à l'actif fr.		<u>5,882,713,812 65</u>

En ajoutant à la somme de fr. 136,383,381-99, figurant ci-dessus pour balance, celle de fr. 47,177,317-78 d'amortissement, le solde s'élève au montant total de fr. 183,560,699-77.

Pour faire ressortir le *réel bénéfice*, propre à l'exploitation, il faut faire abstraction des intérêts qui ne sont renseignés en compte-courant avec le banquier, que dans l'unique but de placer le chemin de fer dans la même situation qu'une exploitation concédée et cela à seule fin de pouvoir apprécier le degré de productivité du réseau.

Dans ces conditions l'on constate : que les recettes totales, depuis l'origine, se sont élevées à fr. 2,477,388,389 »
et que si l'on en déduit les dépenses d'exploitation, soit fr. 1,463,961,008 82
et les charges financières s'élevant à . 1,003,882,034 84

2,469,843,043 66

l'encaisse de l'exploitation est de fr. 7,543,343 34

L'exposé suivant permet d'apprécier l'influence qu'exercent, sur le solde actif, les intérêts en compte courant :

D'après le bilan, les intérêts actifs s'élèvent à fr. 104,000,148 31
et les intérêts passifs à 6,275,643 85

Reste. fr. 97,724,504 46

En y ajoutant l'encaisse de l'exploitation, soit fr. 7,543,343 34

l'on obtient un solde actif conforme à l'annexe IV fr. 103,269,849 80

Et si à ce solde l'on ajoute les dépenses suivantes, prélevées sur les comptes d'exploitation :

1° Pour approvisionnements en dépôt fr. 19,959,373 46

2° Pour travaux de premier établissement 11,134,158 73

l'on aboutit à un solde conforme à celui du bilan 136,383,381 99

Enfin si l'on tient compte de l'amortissement *chiffré*, soit 47,177.317 78

le solde actif *chiffré* s'élève à 183,560,699 77

Mais l'on ne doit pas perdre de vue que dans ce total les intérêts *chiffrés* entrent pour la somme de. 97.724,504 46

Le bénéfice de l'exploitation ne peut donc être estimé, en fin de compte, qu'à. fr. 85,836,195 31

II. Renseignements divers.

§ 1. REVENU DU CHEMIN DE FER.

Si l'on veut se rendre compte du *revenu des capitaux engagés* dans les chemins de fer de l'État il faut déduire des ressources totales, soit. fr. 61,906,926 04
les recettes correspondant aux lignes dont le coût de premier établissement n'est pas représenté dans le capital utile, savoir :

1° Les parts de recettes à servir aux sociétés dont l'État exploite les lignes.	fr.	4,054,754 73
2° La redevance pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale.		500,000 »
3° Les intérêts de ces redevances et de ces parts de recettes, avancés par le Trésor, soit eu égard au temps		45,424 60
		4,598,159 33
Reste, ressources totales	fr.	57,308,766 71

Par rapport au capital utile moyen de fr. 1,264,601,958-80 (capital dépensé fin 1886 : fr. 1,258,990,174-46 augmenté de la moitié du capital dépensé en 1887, fr. 5,611,784-54), ces ressources représentent un revenu de 4.⁵³² p. ‰.

En 1886 le revenu a été de 4.⁰³⁷ p. ‰ (1).

§ 2. COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

Le coefficient d'exploitation, qui se déduit des recettes brutes et des dépenses d'un exercice, non compris les travaux de parachèvement prélevés sur les crédits budgétaires, se présente, pour les exercices comparés de 1887 et 1886, comme il suit :

	1887	1886
Recettes brutes de l'exploitation fr.	124,037,764 23	116,439,621 30
Produits divers	80,132 93	94,240 51
Ensemble . fr.	124,137,917 16	116,533,861 81
Dépenses d'exploitation fr.	66,541,003 40	66,241,271 41
Dont à déduire le coût des travaux de parachèvement et d'extension.	»	6,257 20
	fr. 66,541,003 40	66,235,014 21

Le coefficient d'exploitation est donc de 53 60 56 84

Pour les exercices antérieurs voir annexe n° V.

(1) Pour le revenu de 1835-1885, voir p. 84 du compte rendu de 1885.

§ 3. PRINCIPAUX RÉSULTATS STATISTIQUES DES EXERCICES 1887 ET 1886.

Les principaux résultats de l'exploitation du railway de l'État, répartis sur l'étendue du réseau et par unité de travail, pendant les exercices 1887 et 1886 sont résumés ci-après :

		1887.	1886.
Par kilomètre exploité.	{	Recettes brutes fr. 38,939	» 36,730 »
		Dépenses d'exploitation 20,875	» 20,890 »
		Ressources de l'année (1) 19,420	» 17,589 »
		Charges financières. 13,992	» 17,951 »
		Fr.	Fr.
Par train-kilomètre.	{	Recettes brutes 3.592	3.523
		Dépenses d'exploitation 1.918	2.009
		Ressources de l'année (1) 1.801	1.681
		Charges financières. 1.456	1.701
Par locomotive-kilomètre remorquant un train.	{	Recettes brutes 3.304	3.272
		Dépenses d'exploitation 1.787	1.634
		Ressources de l'année (1) 1.617	1.531
		Charges financières. 1.359	1.595
Par véhicule - kilomètre chargé.	{	Recettes brutes 0.251	0.273
		Dépenses d'exploitation 0.151	0.183
		Ressources de l'année (1) 0.126	0.136
		Charges financières. 0.117	0.136

L'ensemble des produits de l'exploitation groupé par nature de trains est le suivant :

Trains de voyageurs :		1887.	1886
Voyageurs de toutes catégories . fr.		40,003,119 46	38,731,149 66
Tickets d'entrée dans les stations.		121,377 10	99,849 50
Bagages		996,133 20	974,451 93
Colis par exprès (services intérieur et mixtes)		1,077,018 57	1,054,880 01
Petits paquets (services internationaux)		1,843,683 78	1,873,458 18
Finances		198,611 24	206,233 29
Equipages et chevaux (grande vitesse)		213,536 80	213,680 58
Produits extraordinaires (location de buffets, dépôt de bagages, droit d'affichage et de vente de livres, remise à domicile de colis postaux, et non postaux).		438,391 01	443,196 36
Totaux. fr.		44,912,073 16	43,600,561 31

(1) C'est-à-dire recette nette plus les intérêts des soldes actifs et les intérêts en compte courant.

D'autre part. fr.	<u>44,912,073 16</u>	<u>43,600,561 51</u>
Trains de marchandises :		
Messageries (petites marchandises) fr.	5,437,896 63	5,534,670 78
Grosses marchandises	70,212,821 43	64,289,377 81
Chevaux et bestiaux.	1,136,289 13	1,176,364 90
Produits extraordinaires (décompte pour usage de matériel, formalités en douane, amendes pour retard dans le chargement et le déchargement, frais de traction sur les raccordements)	2,338,683 88	2,038,646 30
Totaux. fr.	<u>79,143,691 07</u>	<u>72,839,039 79</u>
Ensemble sans distinction de trains, fr.	124,037,764 25	116,439,621 30

Le parcours des deux catégories de trains et de véhicules et la répartition des produits donnent les résultats suivants :

		1887.	1886.
Parcours kilométriques des trains. ⁽¹⁾	de voyageurs. . . . km.	19,595,271	18,183,759
	de marchandises	13,628,577	15,208,618
Parcours kilométriques des véhicules chargés ⁽²⁾ .	de voyageurs km.	162,185,498	158,084,077
	de marchandises	278,437,818	260,284,792
Produit par train-kilomètre.	de voyageurs. fr.	2.2990	2.4295
	de marchandises	4.0542	4.3208
Produit par véhicule - kilomètre chargé.	de voyageurs. fr.	0.2769	0.2758
	de marchandises	0.2842	0.2798

Pour apprécier la différence de produit entre les trains de voyageurs et ceux de marchandises, il faut tenir compte de leur composition moyenne qui a été la suivante :

	1887.	1886.	
Nombre moyen de voitures et wagons chargés par	trains de voyageurs, unité.	8.40	8.85
	— de marchandises.	17.65	16.94

§ 4. PERSONNEL.

La situation numérique du personnel utilisé par l'Administration des

⁽¹⁾ Y compris le parcours des trains étrangers sur le réseau de l'État.

⁽²⁾ Y compris le parcours des véhicules étrangers dans les trains étrangers circulant sur certaines sections de l'État.

chemins de fer de l'Etat, se résumait comme il suit, à la date du 31 décembre de chacun des exercices comparés :

	1887.	1886.	Différences en 1887.
Fonctionnaires et employés	6,152	6,162	— 30
Agents subalternes et ouvriers	32,659	32,854 ⁽¹⁾	— 215
Total.	38,771	39,016	— 245

§ 3. 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 :

	1887.	1886.
Les contributions statutaires des affiliés, les intérêts des capitaux, etc., ont produit fr.	1,880,503 20	1,904,765 69
Il a été liquidé du chef de pensions, secours, frais de traitements, etc.	1,415,742 77	1,496,568 46
D'où un excédent de ressources de fr.	464,760 45	408,197 23
En y ajoutant l'avoir en fonds publics et en numéraire qui, au 1 ^{er} janvier, s'élevait à	9,569,552 47	8,961,155 24
l'avoir au 31 décembre est de	9,834,092 90	9,569,552 47

Du chef des pensions et des secours annuels restant à servir, cet avoir est grevé des charges suivantes :

	1887.	1886.
A. Pour pensions allouées à des ouvriers, veuves, orphelins et ascendants de fr.	6,760,080 08	6,596,955 44
B. Pour secours annuels alloués aux mêmes catégories d'ayants droit	55,106 58	44,672 56
Capital engagé fr.	6,815,186 46	6,641,628 »
A titre de balance, il faut y ajouter la réserve disponible pour l'octroi de pensions et secours aux 32,700 affiliés et à leurs ayants droit, soit. . . . fr.	3,018,906 44	2,727,704 47
Sommes égales à l'avoir ci-dessus fr.	9,834,092 90	9,569,552 47

(¹) Chiffre rectifié

Les dépenses effectuées, au cours des exercices considérés, se décomposent comme il suit :

		NOMBRE.		SOMMES LIQUIDÉES.	
		1887	1886	1887	1886
Termes de pensions.	Ouvriers	688	699	309,711 08	306,953 97
	Veuves	1,395	1,377	399,334 74	379,462 23
	Orphelins	407	402	43,870 80	43,628 40
	Ascendants	34	32	2,959 66	2,977 64
Termes de secours annuels.	Ouvriers	40	20	5,402 75	3,495 69
	Veuves	234	483	32,345 47	26,166 09
	Orphelins	43	13	4,482 24	972 47
Secours temporaires aux ouvriers		9,854	40,614	354,446 85	380,627 96
Frais de traitements : médecins, pharmaciens, hôpitaux, etc.				284,340 09	364,577 38
Frais de funérailles				44,876 62	43,536 50
Bonifications d'intérêts et frais généraux				3,872 77	4,473 43
Sommes égales aux dépenses annuelles ci-dessus fr.				1,445,742 77	1,496,568 46

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

§ 1^{er}. LIGNES EN EXPLOITATION AU 31 DÉCEMBRE 1887.

MÈTRES COURANTS :					
		à double voie.	à simple voie.	Ensemble.	
Lignes construites	}	directement par l'État (*)	660,662	83,552	744,214
		à forfait pour compte de l'État.	15,687	658,160	672,847
Lignes construites par des compagnies :					
		1 ^o Rachetées par l'État	500,384	959,538	1,459,922
		2 ^o Exploitées par l'État, moyennant parts de recettes	157,798	165,567	323,365
		Longueur effective totale, exploitée fin 1887	1,333,531	1,866,817	3,200,348

Ce réseau comprend :

1 ^o Parties affectées au transport des voyageurs et des marchandises	5,043,349 ou 95.09 p. /o.
2 ^o Parties affectées au transport des mar- chandises seulement	156,999 ou 4.91 —

L'étendue exploitée comprend :

	A l'écartement de :			Ensemble.
	1 ^m .50	1 ^m .20		
1 ^o A double voie, une longueur de	1,524,179	5,552		1,529,731 ou 41.67 p. /o.
2 ^o A simple voie, — —	1,852,974	13,845		1,866,819 ou 58.53 —
Totaux	3,377,153	19,397(*)		3,396,550 mètres.

(¹) Non compris la section de Landen à Saint-Trond (10,220 mètres), cédée gratuitement par l'État à la Société concessionnaire du chemin de fer de Landen à Hasselt et y compris le raccordement de Mons (Midi) à Ciply (2,382 mètres), exploité par l'État et à son profit, c'est-à-dire sans devoir payer de redevance à la Compagnie propriétaire.

(²) Cette longueur comprend les sections à voie étroite desservant les charbonnages suivants :

Branche vers Sainte-Julie du Rieu-du-Cœur et vers Hornu-Wasmes, n° 5	604
— vers Hornu-Wasmes, n° 3, 4 et 6	1,769
— de Belle-et-Bonne et des Produits au canal de Mons à Condé	3,654
Rivage Sud du canal	1,119
— Nord	5,805
Branche des Produits, n° 20	952
— Sainte-Marie-Josèphe	1,291
— du Rieu-du-Cœur	1,661
— du Haut-Flénu	2,360
	19,495

Le développement total des voies ferrées au 31 décembre 1887, comportait :

	En 1887	En 1886
En voies principales mètres.	4,555,879	4,503,412
En voies accessoires	1,785,857	1,747,095
Au total.	6,341,736	6,250,507

	Kilom.	Kilom.
La longueur totale du réseau exploité, fin 1886, était de	5,175,603	5,173,608

En 1887, on a livré à l'exploitation :

La section de Mettet à Acoz, le 25 avril	12,979	soit en moyenne	8,925
La section de Bastogne à Benonchamps, le 18 juillet	8,225	—	5,703
La 4 ^e section des quais de l'Escaut à Anvers, le 1 ^{er} septembre	0,900	—	0,301
Le raccordement et voies des nouveaux quais Africa et America à Anvers, le 7 octobre	4,420	—	1,041
Ensemble.	5,200,132	soit en moyenne	5,187,628
A ajouter pour modification aux voies en général	0,216	—	0,216
Total au 31 décembre 1887.	5,200,348	—	5,187,851

La longueur *moyenne* des lignes exploitées, fin 1887, a donc été de 5,187^{km},854, soit 16^{km},670 de plus qu'en 1886.

§ 2. STATIONS.

Nombre de stations, haltes et points d'arrêt, au 31 décembre 1886, 748

Il a été créé en 1887	sur le réseau exploité (1).	Haltes	3	} 41
		Points d'arrêt.	38	
	sur les lignes nouvelles (2).	Stations	2	} 4
		Halte.	1	
		Point d'arrêt.	1	
Total.			793	

(1) Haltes : Bastogne-Nord, Vive-Saint-Éloi et Linkebeck.

Points d'arrêt : Bièvre, Autre-Église, Thieu, Wihéries, Varsenaere, Leers-Nord, Val-Benoît, Embourg, Colinstère, Sainval, Méry, Houy, Souverain-Pré, La Gombe, Richopé, Chanxhe, Crachet-Picquery, Route d'Eugies, La Bouverie, Rieu-du-Cœur, Bonne-Espérance, Buisson, La Brouck, Fraipont, Goffontaine, Wildert, Haeren-Sud, Cornesse, Muysen, Arlbeke, Nonnelles, Hédenge, Erps-Querbs, Olmenhoeck, Buyssem, Chapelle-Dieu, Roosebeke et Erbisœul-Brulotte.

(2) Stations : Gougnyes et Benonchamps; halte : Biesme et point d'arrêt : Villers-Poterie.

Ce nombre comprend 18 bureaux de ville, dont un établi à Douvres, plus 79 haltes et 98 points d'arrêt dépendant de stations voisines.

Outre l'établissement de haltes et points d'arrêt nouveaux, on a érigé en station indépendante la halte de Grimde et l'on a transformé en haltes le point d'arrêt d'Offagne, ainsi que les stations de : Baelen-sur-Nèthe, Marcinnelle-Haies, Heppen. Eessen, Isières, Bois-de-Breux, Ruette, Straimont et Tertre.

Le bureau de Mons-Central a été transformé en une dépendance de la station de Mons.

Les stations communes gérées par l'État sont au nombre de 52, comme en 1886.

La station d'Acoz, appartenant au Grand Central belge, est devenue commune à cette Administration et à l'État, ce qui porte à 57 le nombre de stations communes non gérées par l'État.

§ 5. RAILS

La longueur, en mètres courants, des rails placés dans les voies est de :

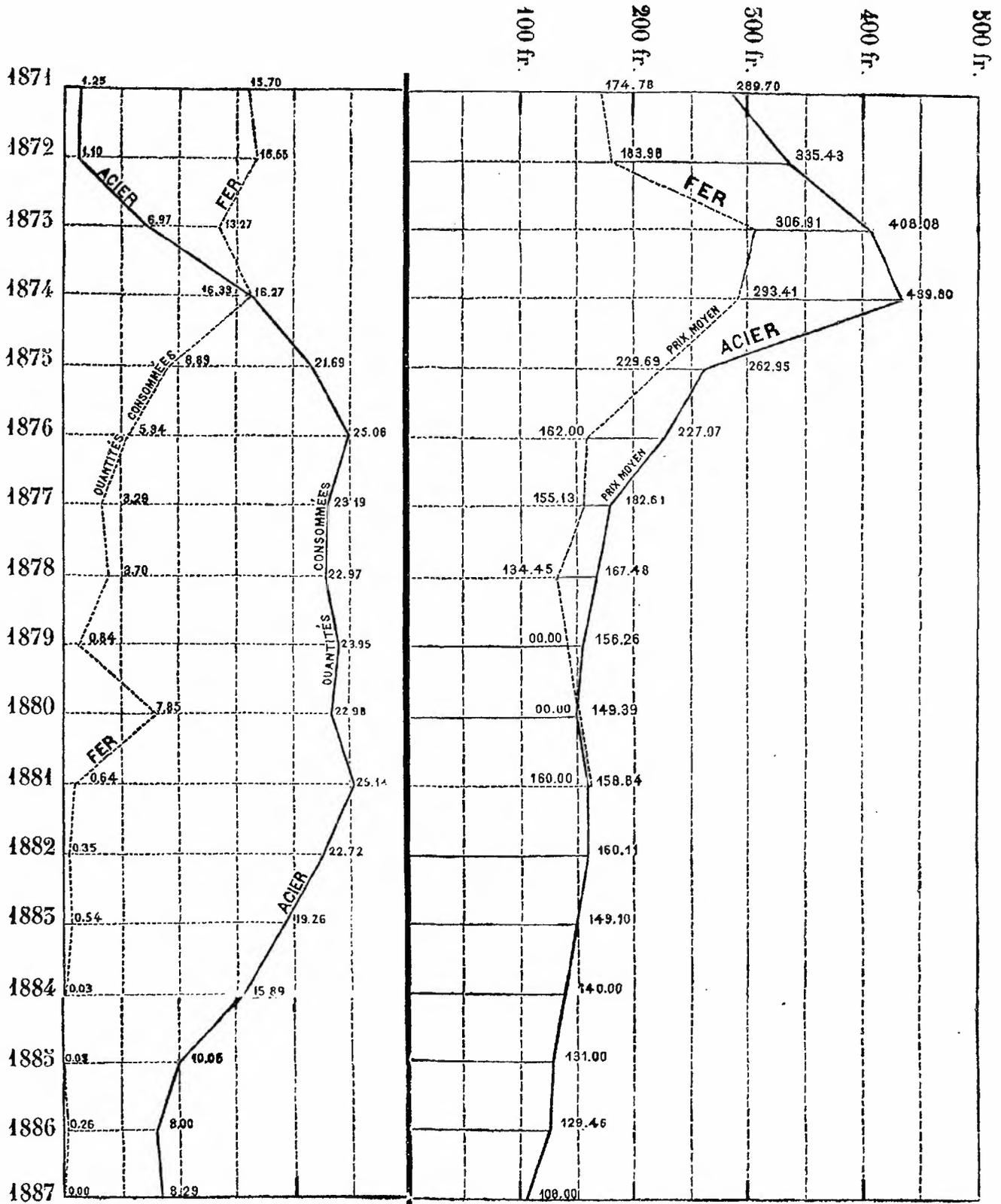
		En 1887.	En 1886.
Rails en fer . . .	} Voies principales	2,065,568	2,187,729
		— accessoires	1,864,756	1,911,189
	Total.	<u>5,930,304</u>	<u>4,098,918</u>
Rails en acier. . .	} Voies principales	6,925,945	6,746,514
		— accessoires	1,478,272	1,407,755
	Total.	<u>8,402,217</u>	<u>8,154,069</u>
Rails en fer et en acier.	} Voies principales	8,989,515	8,934,045
		— accessoires	3,345,008	3,318,944
Total général.		<u>12,552,521</u>	<u>12,252,987</u>

Les 6,925,945 mètres de rails d'acier représentent 77.02 p. % de la longueur totale des voies principales. Mais si à ces voies l'on ajoute les 1,478,272 mètres de voies accessoires, la proportion par rapport à la totalité des rails en service n'est plus que de 68.15 p. %.

Les rails d'acier *utilisés* en 1887 ont une valeur moyenne de 108 francs par tonne; ceux *utilisés* en 1886 revenaient à fr. 129-46.

Le diagramme ci-après figure le prix moyen des rails et les quantités *consommées* pour l'entretien et le renouvellement des voies exploitées.

Quantités consommées (échelle 0,002 par tonne).
Prix moyen par tonne (échelle 0,002 par 10 francs) (¹).



(¹) D'après les marchés de l'année antérieure.

Il a été adjugé, en 1887, pour les besoins de 1888, des rails Vignole en acier du poids de 38 kil. par mètre courant, à fr. 115-63 la tonne, et pour les besoins de 1887, des rails d'acier du même profil renforcé, pesant approximativement 32 kil. par mètre courant, à 108 francs la tonne.

§ 4. BILLES ET TRAVERSES.

Le nombre des billes en bois et des traverses métalliques existant dans les voies est de :

	En 1887.	En 1886.
Billes en chêne	6,525,925	6,222,656
Autres essences	753,896	790,520
Ensemble.	7.079,821	7,012,956
Traverses métalliques		
de 2 ^m ,20	»	66
de 2 ^m ,30, C	1,200	631
de 2 ^m ,40	140,953	152,413
de 2 ^m ,50, A et B	64,324	62,738
de 2 ^m ,60 (Hilff)	13,006	12,704
Ensemble.	219,483	228,552
Total.	7,299,306	7,241,508

Les billes en chêne, préparées, représentent 84.83 p. % de la totalité des traverses en bois.

La valeur moyenne des billes *utilisées* dans l'année a été :

	Chêne.		Sapin.	
	En 1887.	En 1886.	En 1887.	En 1886.
Prix moyen d'achat fr.	3.25	4.36	2.06	2.06
Créosotage	0.59	0.59	1.33	1.33
Valeur totale fr.	3.84	5.15	3.39	3.39

Le prix des billes en chêne fournies en 1887 a varié de fr. 3-03 à fr. 3-49. Le chiffre correspondant pour 1886 a été de fr. 4-40 à fr. 4-56.

Quant aux billes en sapin, dont le prix, en 1886, était de fr. 2-06, il n'en a pas été fourni en 1887.

§ 5. APPROVISIONNEMENTS PAYÉS SUR FONDS BUDGÉTAIRES.

Au 31 décembre 1887, il existait, dans les dépôts et à pied d'œuvre, des matériaux payés sur *fonds budgétaires* dont la valeur, au prix du jour, s'élevait à fr. 6,313,503-24 ; en voici le détail :

DÉSIGNATION DES OBJETS.	NEUFS.	REMPLOI.	VIEUX.	TOTAL.
Rails { en acier fr.	523,595 »	356,247 »	62,062 »	941,904 »
en fer	2,800 »	825,729 »	601,159 »	1,429,688 »
Billes en bois	524,667 »	857,315 »	84,879 »	1,466,861 »
Traverses métalliques	26,774 »	116,385 »	3,299 »	146,458 »
Bois spéciaux	425,157 »	51,814 »	12,020 »	488,998 »
Voies { Rails	29 »	33,947 »	563 »	34,539 »
Longrines	»	24,288 »	2,136 »	26,424 »
Système Hillé. { Traverses	»	»	»	»
Entretoises, cornières, etc.	»	»	»	»
Croisements et traversées de rails, fer, acier, fonte	93,894 »	95,094 »	341 »	189,329 »
Excentriques	79,688 »	101,704 »	»	181,392 »
Plaques tournantes	60,751 »	207,939 »	438 »	269,128 »
Ponts à peser	65,891 »	40,037 »	918 »	106,846 »
Accessoires de voies non dénommés.	1,245,744 »	695,709 »	234,559 »	2,175,982 »
Ensemble en dépôt. .fr.	2,745,960 »	3,106,205 »	1,002,374 »	6,854,539 »
Valeur des vieux matériaux vendus en 1887 fr.		482,403 76		
Il en a été livré contre paiement pour		441,368 »		
Reste à livrer, fin 1887, pour			fr. 341,035 76	341,035 76
Reste à vendre pour			fr. 661,338 24	
Actif, fin 1887. fr.				6,513,503 24

§ 6. APPROVISIONNEMENTS PAYÉS SUR FONDS SPÉCIAUX.

Outre l'avoir de 6,513,503 francs, il existe encore en dépôt pour une somme de 452,084 francs de matériaux neufs de la voie, acquis sur fonds spéciaux, et destinés à des travaux de premier établissement sur les lignes exploitées, tels que voies de garages, embranchements, etc. Voici l'énumération des matériaux neufs dont s'agit :

DÉSIGNATION DES OBJETS.	UNITÉ.	TOTAL	
		QUANTITÉS.	VALEURS.
Rails d'acier	T	5,644	Fr. 421,582
Plaques tournantes	P	7	11,153
Disques, grues, jauges, sémaphores, signaux, candélabres et vannes	—	60	10,549
Ensemble		»	452,084

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

I. Situation et utilisation du matériel. — Combustibles. — Éclairage et chauffage. — Approvisionnements.

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

L'effectif du matériel de traction et de transport comprend respectivement :

		En 1937.	En 1936.	
Matériel de traction	Locomotives	à voyageurs	529	526
		id. pour fortes rampes, express	5	2
		à marchandises	786	815
		pour fortes rampes	159	158
		de gare	266	274
			4,743	4,773
	Tenders (1)		1,161	1,182
	Locomotives-fourgons		36	19
	Voitures à vapeur		47	24
	Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs.	Voitures	1 ^{re} classe (2)	478	489
2 ^e —			466	475
3 ^e —			1,583	1,543
mixtes		419	366	
fourgons		85	85	
Fourgons à bagages.		570	575	
Voitures		cellulaires	16	16
		funéraires	5	5
postales		55	55	
Wagons fermés pour petits colis		341	383	
Trucks pour équipages.		116	115	
Boxes pour chevaux		119	121	
Ensemble.		4,253	4,224	

(1) Cette situation est établie en tenant compte de locomotives-tenders.

(2) Y compris 2 voitures pour malades.

		En 1887.	En 1888
Matériel entrant dans la composition des trains de marchandises.	Fourgons.	661	668
	fermés	5,765	5,741
	pour bétail et chevaux . . .	13	15
	— coton et laine	550	550
	— coke et laine	2,097	2,106
	— coke et minerais	1,176	1,180
	— charbon	25,460	25,646
	plats à 4 roues	2,562	2,572
	— à 8 —	777	778
	Ensemble.	<u>39,061</u>	<u>39,254</u>
Wagons spéciaux	pour transports divers . . .	57	58
	p ^r embranch ^{ts} de charbonn.	604	666
	dits tapissières	67	67
	Ensemble.	<u>728</u>	<u>791</u>
Ensemble.		<u>39,789</u>	<u>40,045</u>
Wagons de service	pour l'entretien de la route	627	736
	— le transport des plaques tournantes . . .	8	8
	— — de roues.	83	83
	— transports divers	11	11
	— secours.	39	39
	à freins pour les plans inclinés	34	34
Ensemble.		<u>802</u>	<u>911</u>
Total des wagons.		<u>40,591</u>	<u>40,956</u>
Bâches pour couvrir les chargements (1)		12,668	12,343

§ 2. MATÉRIEL EN CONSTRUCTION.

Il y avait en construction, au 31 décembre 1887 :

	A IMPUTER SUR LES BUDGETS DE						Ensemble.
	1886.		1887.		1888.		
	Extension.	Renouelle- ment.	Extension.	Renouelle- ment.	Extension.	Renouelle- ment.	
Voitures à vapeur.	»	»	»	»	3	»	3
Véhicules pour trains de voyageurs.	»	4	»	»	28	»	32
Véhicules pour trains de marchandises.	»	»	»	1,000	»	»	1,000

(1) L'annexe LI du compte rendu de 1881 donne la situation annuelle des bâches depuis 1860.

Les extensions et les renouvellements du parc du matériel roulant se résument comme il suit d'après l'annexe n° X.

	Locomotives.	Tenders (¹).	Voitures à vapeur.	VÉHICULES pour trains de	
				voyageurs.	marchandises.
Effectif fin 1886 -	1,792	1,182	24	4,224	40,956
Démolition.	34	39	»	(²) 102	405
Faits accomplis en 1887. {					
Reste.	1,758	1,143	24	4,122	40,551
Renouvellement sur budget . . .	1	»	»	105	(³) 40
Extension sur fonds spéciaux . . .	20	18	23	26	»
Effectif fin 1887 -	4,779	1,461	47	4,253	40,591
Les achats pour premier établissement et extensions ayant été de	4,813	4,306	46	4,103	42,814
On trouve que le renouvellement est.					
en avance de.	»	»	1	148	»
en arrière de	34	145	»	»	2,223

Si de ces 2,223 véhicules à marchandises l'on déduit les 1,000 wagons commandés à titre de renouvellement, l'arriéré est réduit à 1,223 véhicules.

§ 3. WAGONS DE PARTICULIERS.

Au 31 décembre 1886, le nombre des wagons appartenant à des particuliers et admis à circuler sur les lignes de l'État et sur celles de ses correspondants, aux conditions du règlement annexé à l'arrêté ministériel du 10 septembre 1872, s'élevait à 205

Pendant l'année 1887, il en a été agréé 10

Ensemble. 215

Dans le cours de la même année il en a été retiré de la circulation . . . 3

Reste au 31 décembre 1887. 212

(¹) Les locomotives-tenders sont portées une fois comme locomotives dans la situation des locomotives, et une fois comme tenders dans la situation des tenders. C'est ainsi que les 18 tenders renseignés comme fournis en 1887, ne sont en réalité que les tenders des 18 locomotives-tenders livrées pendant cette année.

Le retard dans le renouvellement des locomotives et des tenders, se justifie par le grand nombre de moteurs avec tenders rendus disponibles par suite de l'emploi de la double équipe sur plusieurs lignes du réseau, et du remplacement des trains ordinaires par des trains légers sur les lignes secondaires.

(²) Dont 40 transformés.

(³) Provenant de transformation.

Ce nombre se décompose comme il suit :

- 112 wagons citernes ;
- 5 pour transports de grandes glaces ;
- 93 wagons ordinaires.

§ 4. PARCOURS DES LOCOMOTIVES.

Le tableau suivant décompose le parcours kilométrique des locomotives selon la nature d'emploi :

	1887.				1888.
	Locomotives à voyageurs.	Locomotives à marchandises.	Locomotives de gare.	ENSEMBLE.	
Remorquant des trains de voyageurs.	17,599,932	4,036,604	59,545	18,696,081 ⁽¹⁾	17,904,002
— — de marchandises et mixtes.	4,050,893	16,792,297	304,032	18,147,222 ⁽²⁾	17,469,779
Voitures à vapeur	728,402	»	»	728,402	174,840
Parcours utile.	19,379,227	17,828,901	363,577	37,571,705	35,548,591
Remorquant des trains de route	26,495	306,562	6,433	339,490	409,249
Circulation à vide. { Locomotives	509,228	4,212,205	430,206	4,851,639	4,897,762
{ Voitures à vapeur	36,194	»	»	36,194	10,665
Manœuvres et réserve. { Locomotives	702,479	2,742,606	4,696,763	8,141,848	7,979,939
{ Voitures à vapeur	32,425	»	»	32,425	11,866
Parcours pour service.	1,306,521	4,261,373	4,833,102	10,400,996	10,009,451
Ensemble.	20,685,748	22,090,274	5,196,679	47,972,701	45,558,042

§ 5. PARCOURS DU MATÉRIEL SUR LE RÉSEAU DE L'ÉTAT ⁽³⁾.

Le parcours kilométrique du matériel pour le transport de voyageurs et marchandises a été (voir annexe XI) :

(1) Y compris 324,105 kilomètres sur lignes étrangères et 66,514 de double traction.

(2) Y compris 340,558 kilomètres sur lignes étrangères et 2,664,056 de double traction.

(3) Y compris le parcours sur quelques sections étrangères empruntées par l'État, moyennant redevances.

		En 1887.	En 1886
Parcours des véhicules chargés et productifs de recettes (1)	A	581,030,477	561,708,430
	B	56,340,975	54,301,639
	C	3,271,866	2,338,900
	Ensemble.	440,643,316	418,368,869
Parcours des véhicules improductifs de recettes 1	A	96,893,263	92,594,606
	B	32,615,335	33,138,687
	C	283,787	620,058
	Ensemble.	129,790,405	126,373,351
Total du parcours des véhicules sur le réseau de l'État. 1)	A	477,923,742	454,303,036
	B	88,934,526	87,460,226
	C	3,333,633	2,978,958
	Ensemble.	570,455,721(*)	544,742,220(**)
Parcours des véhicules de l'État sur les lignes étrangères. }	Trains de voyageurs	7,287,434	6,498,058
	Id. de marchandises	127,311,064	112,808,358
	Ensemble.	134,798,518	119,306,576

§ 6. PARCOURS DU MATÉRIEL DANS LES TRAINS DE L'ÉTAT ET COMPOSITION MOYENNE DES TRAINS.

La circulation kilométrique du matériel de l'État et de l'étranger dans les trains de l'État et la composition moyenne de ces trains sont données ci-après :

- (1) A De l'État dans les trains de l'État.
- B De l'étranger dans les trains de l'État.
- C De l'étranger dans les trains de l'étranger circulant sur le réseau de l'État.
- (2) Voir détail pages A-96, Annexe XI.
- (3) Voir détail pages A-26 à 28 du compte rendu de 1886.

PARCOURS DE MATÉRIEL DANS LES TRAINS DE L'ÉTAT.					
		Trains de voyageurs.		Trains de marchandises.	
		1887.	1886.	1887.	1886.
Voitures à voyageurs.		126,011,057	118,707,039	7,053,242	7,764,002
Wagons à bagages et fourgons à marchandises.		30,420,739	34,056,588	18,102,129	18,209,094
Wagons vitesse et AB		1,578,134	1,073,374	807,953	987,006
Véhicules divers entrant dans la composition des trains de voyageurs		2,964,226	2,908,441	904,324	994,303
Wagons	fermés	chargés.	2,003,595	1,862,339	55,372,854
		vides	355	-	35,757,148
	ouverts	chargés.	-	-	197,879,337
		vides	-	-	87,337,619
Wagons traîneaux.		138,832	137,562	553,012	456,851
Ensemble (voir annexe X).		163,118,918	159,345,343	403,759,120	382,417,919
Parcours des trains de l'État		19,400,716	17,946,659	(1)15,861,159	(1)15,505,708
COMPOSITION MOYENNE DES TRAINS DE L'ÉTAT.					
Voitures à voyageurs.		6.50	6.64	0.44	0.50
Voitures à bagages et fourgons à marchandises.		1.57	1.90	1.14	1.48
Wagons vitesse et AB		0.08	0.09	0.05	0.06
Véhicules divers entrant dans la composition des trains de voyageurs		0.15	0.16	0.06	0.06
Wagons	fermés	chargés.	0.10	0.10	3.49
		vides	"	"	2.25
	ouverts	chargés.	"	"	12.48
		vides	"	"	5.51
Wagons traîneaux.		0.01	0.01	0.03	0.03
Ensemble.		8.44	8.87	25.45	24.66

§ 7. TRAINS.

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

		En 1887.	En 1886.
Nombre annuel de trains :	de voyageurs	express	59,274
		ordinaires et spéciaux.	446,125
	mixtes (voyageurs et marchandises)		88,516
	de marchandises		559,485
	de route		12,741
Ensemble		925,941	852,269

(1) Y compris les trains pour le service de la route.

		En 1887.		En 1886.	
Parcours kilométrique des trains de l'État (1).	Pour le trafic	Voyageurs	express	3,214,788	2,895,776
			ord. et spéc.	15,457,701	14,878,973
			Marchandises et mixtes.	15,528,448	15,109,435
			Voitures à vapeur	728,257	175,910
	Total		34,929,194	33,056,094	
	Pour la route.	552,711	596,275		
Ensemble		35,261,905	33,432,567		
Parcours kilométrique des trains de l'étranger sur le réseau de l'État.	Voyageurs	194,525	257,100		
	Marchandises.	100,129	99,185		

§ 8. UTILISATION DU MATÉRIEL DE TRANSPORT.

Le nombre moyen de voyageurs par voiture, eu égard aux places offertes, a été :

		1887.			1886.
		PLACES offertes en moyenne par VOITURE.	PLACES OCCUPÉES EN MOYENNE PAR VOITURE		RAPPORT des PLACES OCCUPÉES aux places offertes en p. %.
			au total.	en p. %.	
Express	1 ^{re} classe.	24	6.26	26.40	21.25
	2 ^e —	40	13.07	32.67	34.73
	3 ^e —	46	8.76	19.05	19.73
Ordinaires	1 ^{re} classe.	24	2.12	8.83	9.39
	2 ^e —	40	7.45	17.88	17.30
	3 ^e —	46	10.75	23.36	24.40
Ensemble		40	8.73	21.55	21.90

La charge moyenne du matériel affecté aux transports de marchandises (2), eu égard à la capacité moyenne des wagons, a été :

	1887.	1886	
Capacité moyenne	9 98	9 98	
Charge moyenne (3) des wagons chargés	6 24	6 06	
— — — — — et vides réunis.	4 28	4 15	
Capacité correspondante des wagons à marchandises d'un train.	249 90	241 72	
Charge moyenne (3) {	par locomotive remorquant un train	91 71	86 50
	par train.	107 17	100 01
Rapport entre le chargement et la capacité	42.88 p. %	41.57 p. %	

(1) Y compris le parcours sur les sections étrangères desservies par les trains de l'État.

(2) Non compris les transports en service.

(3) Ces chiffres sont établis sur l'ensemble des mouvements ci-après : (V. p. A-45).

	1887.	1886.
Tarif 2. (Petites marchandises) tonnes.	256,570	252,638
— 3. (Grosses marchandises) »	22,984,175	20,828,787
— 6. (Chevaux et bestiaux) (a). »	219,181	222,051
	23,459,926	21,283,456

(a) Poids conventionnel : Voir p. 46, annexe XIX, compte rendu de 1881.

§ 9. COMBUSTIBLES.

L'importance et le coût des fournitures de charbons et de coke, effectuées en 1887 et en 1886, pour la traction des trains, le chauffage des bureaux, salles d'attente, etc., ainsi que pour les ateliers, sont indiqués ci-après :

	QUANTITÉS FOURNIES.		PRIX MOYENS par tonne.		SOMMES LIQUIDÉES.	
	1887.	1886.	1887.	1886.	1887.	1886.
	Kilogrammes.	Kilogrammes.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Charbon menu demi-gras . . .	530 915,000	502,563,240	4.02	4.81	2 546,562 26	2,418,584 57
— menu gras	29,260,000	28,830,000	5.85	6.65	171,096 71	191,963 01
— menu maigre	70,477,000	68,680,000	3.51	3.54	233,709 52	229,569 77
— gailleux	48,690,000	46,153,000	6.83	6.85	332,609 73	314,026 74
— pour forges	9,600,000	10,480,000	6.04	6.77	57,984 46	70,947 30
— grosse gailleterie	4,480,000	2,510,000	13.02	14.31	54,418 85	36,408 07
— pr fours à réchauffer	2,903,000	2,820,000	7.04	8.86	23,063 14	24,993 33
Coke industriel	1,160,000	1,333,000	10.67	11.35	12,693 58	15,137 06
— pr réchaud et pr usine	1,360,000	—	13.73	—	18,680 75	—
— pr chauffage des calorifères des trains légers	410,000	—	14.53	—	5,965 »	—
Ensemble	718,987,000	663,373,240	4.81	4.98	3,456,784 »	3,302,354 07
Coke acheté de la main à la main	—	1,316,000	—	14.41	—	21,860 73
Totaux	718,987,000	664,889,240	—	—	3,456,784 »	3,324,214 82

Le prix moyen des charbons a donc fléchi, en 1887, de fr. 0-17 par tonne comparativement à 1886. On a pu voir à la page A-39 du compte rendu de 1884, que les prix des charbons consommés ont subi des fluctuations considérables depuis une quinzaine d'années; ils ont varié entre les moyennes de fr. 18-58, en 1873, et de fr. 4-70 en 1887.

L'annexe XII donne les quantités de charbon exclusivement consommées dans les foyers des locomotives. Les charbons menus demi-gras y ont été employés purs et les charbons menus maigres, mélangés d'environ 33 p. % de charbon gras.

Ces consommations peuvent s'exprimer comme il suit :

Par train-kilomètre	} Quantité	En 1887.	En 1886.	
		17 ^k ,82	17 ^k ,33	
Par locomotive-kilomètre avec train	} Valeur	0 ^f ,082	0 ^f ,077	
		Quantité	16 ^k ,57	16 ^k ,15 (1)
		Valeur	0 ^f ,076	0 ^f ,072 (1)

(1) Fractions rectifiés.

A

(55)

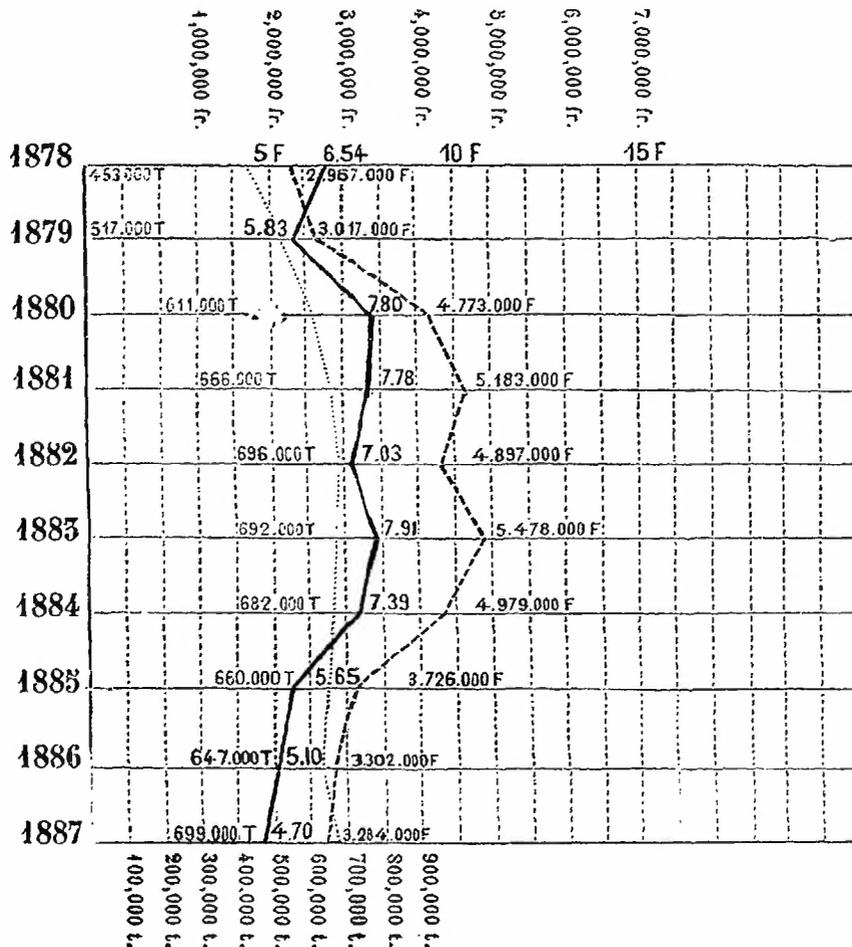
[N° 175.]

		En 1887.	En 1886.
Par locomotive-kilomètre avec train, à vide et en manœuvres.	Quantité . . .	15 ^k ,40	12 ^k ,73
	Valeur . . .	0 ^r ,060	0 ^r ,087 (1)
Par véhicule-kilomètre(2).	Quantité . . .	1 ^k ,108	1 ^k ,070
	Valeur . . .	0 ^r ,003	0 ^r ,005
Par unité-kilomètre transportée	Quantité . . .	0 ^k ,41418	0 ^k ,40171
	Valeur . . .	0 ^r ,00191	0 ^r ,00179 (1)

Le diagramme suivant renseigne les qualités, la valeur et le prix moyen des charbons menus et gailleteux seulement, consommés pendant la période de 1878 à 1887.

Consommations de charbons menus et de charbons gailleteux.

Quantités consommées (Échelle 0^m,005 par 100,000 tonnes.)
 Sommes dépensées ----- (— 0^m,01 par 1,000,000 de francs.)
 Prix moyen par tonne _____ (— 0^m,005 par franc.)



(1) Fractions rectifiées.

(2) Y compris les parcours à vide.

§ 10. ÉCLAIRAGE A L'HUILE.

En 1886, les consommations de pétrole, d'huile de colza épurée et de torches-falots ont absorbé une somme de fr.	368,488 ..
En 1887, sous l'influence de la baisse des prix, la dépense est descendue à	353,808 86
Différence en faveur de 1887 fr.	14,679 14

§ 11. ÉCLAIRAGE AU GAZ DES GARES ET DES ATELIERS.

Le tableau ci-après présente, pour les années 1887 et 1886, la situation de l'éclairage au gaz dans les stations de l'État et à leurs abords ainsi que dans les ateliers :

	ANNÉES.	BÉCS à G A Z.	CONSUMMATIONS DE GAZ.	
			QUANTITÉS.	DÉPENSES.
		Nombre.	Mètres cubes.	Fr. C.
Voies et travaux	1887	240	403,900	14,577 47
	1886	240	49,749	7,457 73
Traction	1887	7,942	1,831,650	256,980 50
	1886	7,860	1,671,742	250,674 03
Exploitation	1887	43,442	2,667,764	374,302 46
	1886	42,907	2,632,916	394,700 72
TOTALS	1887	21,633	4,603,314	645,859 83
	1886	21,007	4,354,407	652,769 48

Malgré l'augmentation du nombre de becs, la dépense est inférieure à celle de l'exercice précédent, par suite de la réduction des prix.

§ 12. ÉCLAIRAGE AU GAZ DES TRAINS.

Cet éclairage a donné lieu aux consommations ci-après, pour les années 1885 à 1887 :

ANNÉES.	NOMBRE de TRAINS ÉCLAIRÉS	Consommation totale de G A Z.	DÉPENSE CORRESPONDANTE
1885 . . .	127	245,420 ^{m³}	118,000 ..
1884 . . .	126	268,056 ^{m³}	109,206 17
1885 . . .	150	288,781 ^{m³}	105,191 72
1886 . . .	148	502,445 ^{m³}	86,759 50
1887 . . .	145	505,917 ^{m³}	101,390 92

§ 13. ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE.

Le tableau ci-dessous donne la situation de l'éclairage électrique pour les années 1883 à 1887 :

ANNÉES.	NOMBRE d'installations	NOMBRE DE FOYERS										NOMBRE TOTAL de carrels.
		à 1, 6, carrel.	à 40 carrels.	à 50 carrels.	à 60 carrels.	à 95 carrels.	à 100 carrels.	à 110 carrels.	à 150 carrels.	à 175 carrels.	à 250 carrels.	
1883	7	"	48	17	"	"	"	"	"	"	"	6,510
1884	7	"	48	18	"	"	"	"	"	"	18	6,420
1885	11	"	48	59	"	5	"	8	"	4	16	10,925
1886	15	522	48	56	19	5	9	8	18	"	"	11,550
1887	15	525	48	56	19	5	9	8	18	"	"	11,535

§ 14. CHAUFFAGE DES TRAINS.

Pendant l'année 1887, le nombre de chaufferettes pour voitures à voyageurs a augmenté de 594 unités, l'effectif s'élevait, fin 1887, à 24,700 unités.

§ 15. GRAISSAGE.

Les consommations d'huile, suif et graisse ont nécessité les dépenses ci-après.

		En 1887.	En 1886.	
Graissage	{	des locomotives . . fr.	213,556 97	248,018 »
		des véhicules. . . .	157,751 64	148,156 »
Graissage de machines, appareils et excentriques	{	Ateliers	41,854 78	27,875 »
		Stations, dépôts, économats, voies et bâtiments	17,909 52	8,506 »
		Ensemble. . fr.	430,872 71	452,555 »
soit en moins pour 1887. fr.			1,682 29	

Cette diminution s'explique par l'emploi plus considérable de l'huile minérale russe, dont la valeur est de beaucoup inférieure à celle des huiles de colza et de navette.

Les consommations se sont élevées, en 1887, à 1,557,508 kilogrammes, soit 0^h0385 par train-kilomètre, contre 1,283,554 kilogrammes, ou 0^h0383 par train-kilomètre en 1886.

§ 16. APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN.

Le tableau ci-après donne la situation des approvisionnements au 31 décembre 1887 comparée à celle au 31 décembre 1886.

	APPROVISIONNEMENTS		TOTALS pour 1887.	Approvisionnements au 31 décembre 1886 (¹)
	en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1887 (¹)	restant à fournir sur les marchés de 1887.		
<i>1° Approvisionnements en magasin, dans les dépôts, et restant à fournir sur les marchés de 1887 :</i>				
Matériel, outils, meubles et ustensiles.	686,024 97	2,518,094 40	3,204,416 07	2,242,338 01
Combustibles.	84,280 50	»	84,280 50	58,603 27
Huile d'éclairage	40,516 74	424,740 »	465,226 74	229,738 65
Huiles et matières de graissage	59,245 46	458,623 84	247,839 30	298,609 69
Bois de construction.	642,858 62	267,805 52	910,664 44	1,076,840 35
Pièces de rechange neuves ou de remploi des locomotives et tenders, des voitures et wagons.	3,019,597 99	365,286 71	3,384,884 70	2,965,095 37
Aciers, fontes et fers divers	322,348 34	62 50	322,410 84	356,808 55
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux	365,451 37	»	365,451 37	367,949 64
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques	452,650,81	»	452,650 84	448,540 08
Tissus, crins, fils, laines et cordages, toiles pour bâches, etc.	447,449 74	244,250 54	358,700 28	477,749 59
Matières et objets divers.	942,472 87	462,706 24	4,104,879 44	800,516 48
<i>2° Approvisionnements à la disposition des services consommateurs :</i>				
Stations et ateliers	943,304 77	»	943,304 77	827,847 24
Sections	509,704 82	»	509,704 82	434,486 85
Ensemble.fr.	7,885,568 »	3,808,539 45	44,694,107 45	9,955,063 74
<i>3° Roues, pièces de rechange, etc., pour locomotives, tenders, voitures et wagons.</i>	Pièces neuves ou considérées comme telles à utiliser	3,667,296 43	»	3,667,296 43
	Roues qui pourraient au besoin être utilisées mais dépassant la réserve et qu'on peut considérer comme mitrilles.	4,503,617 »	»	4,503,617 »
Valeur totale des approvisionnements utiles disponibles	43,056,484 43	3,808,539 45	46,865,020 58	45,504,583 52
<i>4° Objets et matières non utilisables :</i>				
Mitrilles d'acier, de fer et de fonte	442,961 95	»	442,961 95	204,530 34
Mitrilles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et autres métaux	246,427 44	»	246,427 44	384,731 53
Totaux généraux.	43,445,870 22	3,808,539 45	47,254,409 67	46,090,846 69

(¹) Évaluation faite d'après le tarif de 1887.

Le tableau annexe XIV résume les *quantités* et les valeurs des principaux objets approvisionnés dans les divers dépôts pour faire face aux nécessités de l'exploitation.

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

Un certain nombre de locomotives à marchandises, du type 28 à 6 roues couplées de 1^m,43, rendues disponibles par l'emploi de la double équipe sur les lignes du Luxembourg, ont été transformées en machines à voyageurs à 4 roues couplées de 1^m,70 et 2 roues porteuses. Elles sont utilisées avantageusement pour la remorque des trains express à forte charge et des trains ordinaires.

Les trois locomotives express fortes rampes, à 6 roues couplées de 1^m,70, fournies par la Société Cockerill et destinées à remorquer les express internationaux, ont été essayées avec succès aux trains de la malle sur la ligne du Luxembourg.

Un programme de locomotive express pour ligne de niveau a été élaboré : la Société Saint-Léonard et la Société Cockerill étudient, d'après ce programme, deux locomotives qui doivent être livrées après le Grand Concours international

Tous les trains de voyageurs étant appareillés au frein continu et automatique Westinghouse, on a pu supprimer, en 1887, tous les serre-freins des trains de voyageurs, circulant sur les lignes secondaires. Cette suppression a été étendue ensuite aux lignes principales, en transformant quelques postes de serre-frein en emplois de visiteurs de matériel. L'économie annuelle pour les lignes principales est d'environ 130,000 francs.

L'Administration a fait construire, par l'industrie, une caisse de voiture dite « de luxe » montée sur 3 essieux, à couloir latéral, avec cabinet de toilette et water closet. Cette voiture est destinée à circuler dans les trains internationaux.

Ensuite du vol commis en 1886, l'Administration a également fait construire par l'industrie, une voiture poste de 13 mètres de longueur, montée sur boggies. Cette voiture comprend aux deux extrémités un compartiment destiné à recevoir les colis-valeurs. Un lanterneau placé sur l'impériale augmente le cube d'air et l'éclairage intérieur.

Deux des voitures rachetées lors de la reprise des lignes de la Flandre Orientale, ont été transformées en voitures-salons avec cabinet de toilette et sont destinées à effectuer de longs voyages.

Pour l'organisation du service des trains-tramways, il a été construit une voiture très légère et un fourgon léger devant servir de types.

En vue d'empêcher les soustractions, on a cherché la possibilité de munir les fourgons d'armoires blindées, destinées à renfermer les colis-valeurs. Dans le même ordre d'idées, les portes des wagons-cavaliers ont reçu une fermeture à l'intérieur, de façon à empêcher le vol des articles de messageries, que l'on transporte fréquemment dans ces véhicules.

Les modifications à apporter aux wagons fermés de grande capacité, pour empêcher les avaries de mouille, ont été terminées en 1887. Les mêmes modifications se poursuivent pour le matériel ordinaire.

La réfection des caisses de wagons fermés par l'industrie a fait l'objet de plusieurs adjudications : Il a été tenu compte de toutes les modifications apportées jusqu'ici à ces véhicules.

On a étudié deux nouveaux buttoirs destinés à remplacer les buttoirs à boisseau en fonte ainsi que les buttoirs 1880 petite et grande longueur.

On a continué d'appliquer la boîte à l'huile, d'une pièce, modèle 1883, à un grand nombre de voitures et wagons. Le nombre de wagons munis de cette boîte était de 24,503 au 1^{er} janvier 1888. Il reste à en pourvoir 13,360 wagons.

Les résultats obtenus par les nouvelles boîtes continuent à être très-favorables tant au point de vue de la réduction du nombre de bris qu'à celui de la diminution des cas d'échauffement.

L'éclairage au pétrole a été établi ou étendu dans 71 stations, haltes ou points d'arrêt. On a placé à cet effet 292 lampes avec réverbères, lanternes d'applique ou suspensions.

L'éclairage au gaz a été établi ou étendu dans 28 stations. Il a été placé 626 becs en extension.

La situation de l'éclairage électrique n'a pas varié au cours de l'exercice 1887. Une simple extension de 3 lampes à incandescence de 1, 6 carcel chacune a eu lieu à la station de Courtrai.

Les compartiments de troisième classe des trains légers et des trains-tramways ont été chauffés au moyen de calorifères en tôle. Ce mode de chauffage, dont le public s'est montré satisfait, a donné des résultats favorables qui ont décidé l'Administration à étendre le système aux compartiments de deuxième classe des trains légers et des trains-tramways. Cette mesure sera réalisée l'hiver prochain.



CHAPITRE IV.

EXPLOITATION.

I. Mouvement et recette.

§ 1^{er}. VOYAGEURS

Les résultats comparatifs, pour les deux derniers exercices, des transports de voyageurs, sont résumés dans les trois tableaux qui suivent :

Prix normaux.

A. Trains express.

CLASSES.	MOUVEMENT.		RECETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGEUR.		Recette moyenne PAR VOYAGEUR.		
	1887.	1886.	1887.	1886.	1887.	1886.	1887.	1886.	
					Kilom.	Kilom.			
Billets simples (1)	1 ^{re}	253,124	244,125	2,024,968 92	1,979,761 08	81.75	83.26	8.000	8.110
	2 ^e	457,320	447,707	2,327,631 53	2,267,092 21	67.04	67.80	5.090	5.064
	3 ^e	559,202	537,210	1,132,430 97	1,088,619 89	37.20	37.80	2.025	2.026
Ensemble	"	1,269,646	1,229,042	5,485,029 42	5,335,473 18	57.16	57.75	4.320	4.341
Billets aller et retour (2)	1 ^{re}	285,308	265,146	1,306,585 83	1,194,895 71	60.24	59.28	4.580	4.507
	2 ^e	579,346	536,238	1,735,713 03	1,587,853 53	52.40	51.78	2.996	2.961
	3 ^e	1,016,900	966,140	1,372,709 57	1,291,736	35.50	34.71	1.350	1.337
Ensemble	"	1,881,554	1,767,524	4,415,008 43	4,074,485 24	44.21	43.58	2.345	2.305
Total	"	3,151,200	2,996,566	9,900,037 85	9,409,958 42	49.43	49.39	3.142	3.140

(1) Ces chiffres ne comprennent plus les 1/2 coupons pour enfants ni les billets d'électeurs, de participants aux congrès, etc., délivrés avec réduction de 50 p. %; ces transports figurent actuellement sous la rubrique : prix réduits.

(2) Les billets d'aller et retour sont comptés chacun pour deux voyages.

B. Trains ordinaires.

	CLASSES.	MOUVEMENT.		RECETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGEUR.		Recette moyenne PAR VOYAGEUR.	
		1887.	1886.	1887.	1886.	1887.	1886.	1887.	1886.
Billets simples (1)	1 ^{re}	344,343	333,425	908,287 50	945,667 76	Kilom. 31.50	Kilom. 33.06	2.638	2.676
	2 ^e	1,542,264	1,518,428	2,346,570 81	2,322,023 61	26.42	26.53	1.323	1.329
	3 ^e	11,262,257	10,979,738	8,540,310 19	8,489,797 63	19.25	19.64	0.758	0.773
	Ensemble	= 13,148,864	12,851,601	11,797,168 50	11,757,489 02	20.49	20.68	0.997	0.915
Billets aller et retour (2)	1 ^{re}	626,506	604,818	914,116 04	971,463 37	23.71	23.75	1.439	1.461
	2 ^e	2,655,810	2,963,850	2,278,800 69	2,304,617 61	18.37	18.41	0.858	0.861
	3 ^e	17,986,748	17,629,888	8,988,027 19	8,857,147 38	15.70	15.79	0.500	0.502
	Ensemble	= 21,269,064	20,958,368	12,181,845 92	12,123,228 38	16.27	16.39	0.573	0.578
Total	= 34,417,928	33,809,987	23,979,014 42	23,880,717 40	17.66	18.09	0.697	0.708	
Total des prix entiers	= 37,569,128	36,806,553	33,879,052 27	33,290,675 62	20.53	20.64	0.902	0.904	

Prix réduits.

Trains express et trains ordinaires réunis.

	CLASSES.	MOUVEMENT.		RECETTE.		Parcours moyen PAR VOYAGEUR.		Recette moyenne PAR VOYAGEUR.	
		1887.	1886.	1887.	1886.	1887.	1886.	1887.	1886.
Militaires, enfants, élec- teurs, etc.	"	(3)1,188,982	(3)1,135,254	1,166,813 10	1,170,645 13	Kilom. 44.94	Kilom. 47.16	0.998	1.031
(4) Abonnements { généraux (5) d'étudiants (6) d'ouvriers	"	3,697,578	3,320,890	2,714,712 11	2,351,917 19	38.22	38.50	0.734	0.708
	"	1,448,914	1,347,180	215,758 07	197,954 55	12.62	12.75	0.149	0.147
	"	9,623,510	8,572,896	1,112,372 28	982,298 16	14.57	15.50	0.116	0.115
Détenus et leurs gardiens	"	79,324	73,109	199,383 65	205,461 79	72.69	72.60	1.427	1.423
Émigrants	"	13,667	6,314	48,571 24	21,398 53				
Sociétaires	"	319,739	288,046	327,836 52	294,623 16				
Trains de plaisir	"	27,852	33,544	53,105 22	49,091 50				
Voyages circulaires	"	95,610	74,098	265,515 "	166,882 90	46.76	37.87	2.777	2.252
Total des prix réduits	"	16,495,176	14,851,331	6,124,067 19	5,440,473 84	23.63	23.89	0.371	0.366
Total général (prix entiers et prix réduits)	"	54,061,304	51,657,884	49,003,119 46	38,731,149 66	21.47	21.57	0.740	0.750

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

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

(3) Dont militaires en débet: $\left\{ \begin{array}{l} 1887. \quad 71,145 \\ 1886. \quad 71,545 \end{array} \right.$ voyageant isolément.
 169,530 202,552 — en corps.

(4) Pour les années 1872 à 1883, voir page A-86 du compte rendu de 1886.

(5) Les abonnements de l'espèce sont classés, d'après la distance parcourue, dans l'annexe n° XV.

(6) — — — — — n° XVI.

L'ensemble des transports de voyageurs se résume par classe, comme suit :

a) *Billets simples* ⁽¹⁾.

	MOUVEMENT			RECETTE			Parcours moyen		Produit moyen par voyageur	
	en 1887.	en 1886.	Différences pour 1887.	en 1887.	en 1886.	Différences pour 1887.	en 1887	en 1886	en 1887	en 1886
1 ^{re} classe	597,467	597,560	— 93	2,933,254 42	2,925,428 84	+ 7,825 58	54.55	54.75	4.909	4.896
2 ^e —	1,999,584	1,966,135	+ 33,449	4,676,202 34	4,589,115 82	+ 87,086 52	35.91	35.93	2.339	2.334
3 ^e —	11,821,459	11,516,948	+ 304,511	9,673,741 16	9,578,417 54	+ 94,323 62	20.10	20.49	0.818	0.832
	14,418,510	14,080,643	+ 337,867	17,282,197 92	17,002,962 20	+ 189,235 72	23.72	24.10	1.199	1.214

b) *Billets d'aller et retour* ⁽²⁾.

1 ^{re} classe	911,814	929,964	— 18,150	2,220,703 87	2,166,359 08	+ 54,344 79	35.14	33.88	2.435	2.330
2 ^e —	3,235,156	3,200,118	+ 35,038	4,014,513 72	3,882,471 16	+ 132,042 56	24.46	24.03	1.241	1.213
3 ^e —	19,003,648	18,595,826	+ 407,822	10,361,836 76	10,148,883 38	+ 212,953 38	16.74	16.77	0.545	0.546
	23,150,618	22,725,910	+ 424,708	16,596,854 35	16,197,713 62	+ 399,140 73	18.54	18.49	0.717	0.713

c) *Ensemble des billets simples et d'aller et retour.*

1 ^{re} classe	1,509,281	1,527,524	— 18,243	5,153,958 29	5,091,787 92	+ 62,170 37	42.82	42.04	3.415	3.333
2 ^e —	5,234,740	5,166,253	+ 68,487	8,690,716 06	8,471,588 98	+ 219,127 08	28.83	28.56	1.660	1.640
3 ^e —	30,825,107	30,112,776	+ 712,331	20,034,377 92	19,727,300 92	+ 307,077	19.03	18.10	0.650	0.655
	37,569,128	36,806,553	+ 762,575	33,879,052 27	33,290,675 82	+ 588,376 45	20.53	20.64	0.902	0.904

d) *Billets à prix réduits* ⁽³⁾.

1 ^{re} classe	595,360	539,560	+ 55,791	807,404 35	730,465 73	+ 76,938 62	40.61	41.05	1.358	1.354
2 ^e —	1,702,836	1,540,777	+ 162,059	1,450,358 06	1,218,898 60	+ 231,457 46	35.23	34.90	0.852	0.791
3 ^e —	14,196,680	12,770,995	+ 1,425,685	3,866,306 78	3,491,109 51	+ 375,197 27	21.52	21.84	0.272	0.273
	16,495,176	14,851,331	+ 1,643,845	6,124,067 19	5,440,473 81	+ 683,593 35	23.63	23.69	0.371	0.366

e) *Totaux généraux.*

1 ^{re} classe	2,104,641	2,067,093	+ 37,548	5,961,362 64	5,822,253 65	+ 139,108 99	42.20	41.78	2.832	2.817
2 ^e —	6,937,576	6,707,030	+ 230,546	10,141,072 12	9,690,485 58	+ 450,586 54	30.40	30.01	1.462	1.445
3 ^e —	45,022,087	42,883,761	+ 2,138,326	23,900,684 70	23,218,410 43	+ 682,274 27	19.13	19.28	0.531	0.541
	54,064,304	51,657,884	+ 2,406,420	40,003,119 46	38,731,149 66	+ 1,271,969 80	21.47	21.57	0.740	0.750

(1) Voir renvoi n° 1, p. A-59.

(2) Voir renvoi n° 2, p. A-59.

(3) Transports militaires, d'enfants, d'électeurs d'abonnés, de sociétaires de détenus etc.

Il résulte des tableaux qui précèdent que, par rapport à 1886, l'année 1887 a donné :

En plus, pour les trains express fr.	490,079 43
— — ordinaires.	98,297 02
En plus, pour l'ensemble des prix normaux fr.	588,376 45
— — — réduits	683,593 35
En plus, pour la totalité des transports de voyageurs . fr.	1,271,969 80

Les voyageurs aux prix d'aller et retour, jouissant d'une réduction de 20 p. %, dominant dans les proportions suivantes :

	Billets simples.	Billets aller et retour. (20 p. % de réduction.)	Ensemble.
En trains ordinaires.	15,148,864	21,269,064	34,417,928
— express	1,269,646	1,881,554	3,151,200
	14,418,510	23,150,618	37,569,128

Si l'on y ajoute le mouvement des abonnés, des sociétaires et émigrants, des trains de plaisir, des voyages circulaires, des enfants et des militaires, etc., soit	16,495,176	16,495,176
	39,645,794	54,064,304

l'on constate que sur 54,064,304 voyageurs, 39,645,794, soit 73.3 p. %, ont joui des taxes réduites. Cette proportion a été de 71.4 p. % en 1886.

Il est à remarquer que les transports par abonnement ont pris une extension considérable depuis 1872. (Voir annexe IX du compte rendu de 1886.)

Le nombre d'abonnements contractés, en 1887, par les voyageurs, par des étudiants et par des ouvriers de l'administration sont classés, d'après les parcours qu'ils comportent, dans les annexes XV et XVI.

Recette des voyageurs par voiture-kilomètre :

		1887			1886
		PLACES par voiture.	PLACES occupées.	RECETTE par voyageur-kilomètre.	RECETTE par voiture-kilomètre.
Express	{ 1 ^{re} classe	24	6.26	0.0758	0.47
	{ 2 ^e —	40	13.07	0.0618	0.83
	{ 3 ^e —	46	8.76	0.0399	0.37
Ordinaires	{ 1 ^{re} classe	24	2.12	0.0564	0.12
	{ 2 ^e —	40	7.15	0.0416	0.30
	{ 3 ^e —	46	10.75	0.0267	0.30
Ensemble	{ 1 ^{re} classe	24	3.35	0.0670	0.22
	{ 2 ^e —	40	8.44	0.0484	0.40
	{ 3 ^e —	46	10.56	0.0277	0.31

§ 2. BAGAGES, MARCHANDISES, FINANCES, ÉQUIPAGES, CHEVAUX ET BESTIAUX

a. *Mouvement.*

	UNITÉS.	QUANTITÉS TRANSPORTÉES.			
		En 1887.	En 1886.	Différences pour 1887.	
Trains de voyageurs.	Voyageurs	Voyageur.	51,064,304	51,657,884	+ 2,406,420
	Bagages	Kilogr.	24,241,500	23,930,500	+ 311,300
	Colis. Journaux	—	501,613	468,377	+ 33,236
	Tarif n° 1, colis exprès	—	11,334,981	11,166,217	+ 188,764
	Petits paquets	—	69,833,896	73,871,212	— 4,035,346
	Finances	Group.	768,696	791,722	— 23,026
	Équipages	Voiture.	4,392	4,315	+ 77
Trains de marchandises.	Chevaux	Expédition.	4,556	4,646	— 60
	Petites marchandises	Kilogr.	236,510,310	232,637,637	+ 3,932,673
	Grosses marchandises (*)	—	22,984,175,000	20,828,787,000	+ 2,155,388,000
	Chevaux et bestiaux	Expédition.	49,363	50,007	— 642

b. *Recette.*

	Unités.	RECETTE TOTALE.			RECETTE MOYENNE PAR UNITÉ.		
		En 1887.	En 1886.	Différences pour 1887.	En 1887.	En 1886.	
Trains de voyageurs.	Voyageurs	Voyageurs.	40,003,119 46	38,731,149 66	+1,271,969 80	0.740	0.750
	Tickets d'entrée dans les stations.	—	121,377 10	99,549 50	+ 21,827 60	—	—
	Bagages	Quintal.	996,135 20	974,431 93	+ 21,703 27	4.109	4.072
	Colis. Journaux	Kilogr.	35,829 50	33,455 50	+ 2,374 "	0.071	0.071
	Tarif n° 1, colis exprès	—	1,041,189 07	1,021,324 51	+ 19,764 56	0.092	0.091
	Petits paquets	Quintal.	1,813,683 78	1,875,438 18	— 31,754 40	2.640	2.538
	Finances	Group.	198,611 24	206,235 29	— 7,624 05	0.256	0.260
Trains de marchandises.	Équipages	Voiture.	45,780 21	45,011 36	+ 768 85	32.888	34.229
	Chevaux	Expédition.	167,756 59	170,669 22	— 2,912 63	36.580	36.735
	Petites marchandises	Quintal.	5,437,896 63	5,334,670 78	+ 103,225 65	2.299	2.293
	Grosses marchandises	Tonne.	70,212,821 43	64,289,377 81	+5,923,443 62	3.055	3.087
	Chevaux et bestiaux	Expédition.	1,156,289 13	1,176,364 90	— 20,075 77	23.423	23.524
	Ensemble . . . fr	"	121,260,489 34 (*)	113,957,778 64 (2)	+7,302,710 70		

(1) Non compris 1,516,825 tonnes en 1887 et 1,475,082 tonnes en 1886, représentant les transports intérieurs effectués sur les chemins de fer industriels du Flénu, du Centre et de Saint-Ghislain et dont les taxes minimales correspondent à un mouvement tellement considérable, qu'on a dû l'écartier du tonnage général, afin de ne pas fausser le produit moyen des transports à petite vitesse.

(2) Non compris les produits extraordinaires et divers (voir pages suivantes).

ANNÉES.	PRODUITS MOYENS			
	par voyageur.	par tonne de grosses marchandises.	par kilomètre exploité.	par jour-kilomètre.
	Francs.	Francs	Francs.	Francs.
1877.	0.78	3.55	42,151	115.48
1878.	0.76	3.42	39,341	107.78
1879.	0.75	3.44	39,260	107.56
1880.	(¹) 0.88	3.43	42,144	115.15
1881.	0.82	3.31	39,950	109.45
1882.	0.81	3.20	40,116	109.91
1883.	0.79	3.19	40,049	109.72
1884.	0.78	3.15	38,771	105.93
1885.	(²) 0.81	3.21	38,096	104.37
1886.	0.75	3.09	36,750	100.69
1887.	0.74	3.06 (³)	38,939	106.68

§ 5. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Les produits extraordinaires se répartissent comme suit :

		En 1887.	En 1886.
Trains de voyageurs.	Garde de bagages fr.	65,564 98	56,603 25
	Loyer des buffets	285,895 51	279,740 58
	Droit d'affichage	22,082 45	22,586 48
	Vente de livres	14,495 57	15,985 "
	Remise à domicile des colis postaux et non postaux .	74,756 90	68,481 25
	Total. . fr.	458,591 01	445,196 56
Trains de marchandises.	Amendes pour fausses déclarations fr.	9,648 52	4,811 25
	Formalités en douane	201,965 85	192,269 "
	Dépôt et magasinage.	54,744 89	52,254 84
	Retard dans le chargement et le déchargement . . .	145,070 08	132,534 20
	Loyer de locomotives, tenders, matériel.	22,879 55	249,657 75
	Déchargement d'office	55,717 17	51,065 55
	Entretien et traction sur les raccordements.	192,977 90	166,053 52
	Redevances pour usage de quais, voies	12,015 66	4,574 70
	Location de terrains et de vidanges	18,045 57	15,420 09
	Placement d'appareils et de bascules automatiques. .	12,125 24	"
	Régularisations (usage foncier, usage de matériel, etc.).	1,511,714 97	1,147,764 25
Surtaxes non réclamées	2,545 75	2,527 20	
Recettes diverses.	121,257 15	59,956 15	
Total. . fr.	2,358,683 88	2,058,646 50	
Ensemble. . fr.	2,797,274 89	2,481,842 66	

(¹) Majoration des prix de 5 p. % et taxation nouvelle en comptant pour un kilomètre toute fraction de kilomètre. Année de l'exposition nationale.

(²) Année de l'exposition d'Anvers.

(³) Voir p. A-49 les réductions de taxes consenties par l'Administration.

§ 4. PRODUITS DIVERS.

Les produits divers, encaissés par l'administration des domaines, pour compte du chemin de fer, comprennent :

	En 1887.	En 1886.
Les aliénations d'immeubles sans emploi fr.	161,594 50	69,977 14
Le loyer de bâtiments provisoirement inutiles, la vente d'herbages, de plantations, d'objets non réclamés et hors d'usage, etc.	80,152 95	94,240 51
Ensemble. . fr.	241,747 45	164,217 65

La seconde partie seule est portée en recette par le chemin de fer (voir annexe III).

Les aliénations d'immeubles sont déduites du capital à titre de non-valeurs ou d'amortissement indirect (voir annexe II).

§ 5. RÉDUCTIONS CONSENTIES SUR LE PRIX DE TRANSPORT.

La réduction de 50 p. % accordée sur les prix de transports représente non compris les abonnements, ni les aller et retour — une diminution de recette à concurrence des sommes ci-après :

	En 1887.	En 1886.
Détenus et leurs gardiens fr.	199,383 65	205,461 70
Émigrants	48,571 24	21,599 55
Sociétaires	527,856 52	294,825 16
Trains de plaisir	55,105 22	49,091 50
Transports mili- } taires en débet. . } Hommes	375,545 80	412,277 70
Chevaux	32,407 25	51,504 20
Bagages et matériel de guerre.	80,494 47	71,104 12
Militaires payants, enfants, électeurs, etc.	815,267 50	758,567 45
Chevaux de courses	24,556 59	19,465 40
Transports d'ob- } jets et d'approvi- } sionnements pour . } départements ministériels	22,100 55	15,172 70
expositions	116 20	479 55
sociétés	4,705 20	1,656 50
armée et prisons.	112,571 90	102,595 25
Ensemble. . fr.	2,092,661 69	(*) 1,983,198 74

§ 6. RÉCAPITULATION DES TRANSPORTS PAR NATURE DE SERVICE.

Les tableaux suivants indiquent, pour 1887, la répartition de l'importance relative des différentes catégories de transports entre le service *intérieur*, les services *mixtes* et les services *internationaux*.

(¹) Chiffre modifié : les enfants, électeurs, etc. Compris précédemment dans les billets à prix entiers ont été portés dans les billets à prix réduits.

A. *Mouvement.*

	SERVICE INTÉRIEUR.		SERVICES MIXTES.		SERVICES Internationaux.		SERVICES réunis.
	Quantités.	Rapport p. %.	Quantités.	Rapport p. %.	Quantités.	Rapport p. %.	Quantités.
Voyageurs (1).	48,005,930	88.79	4,250,380	7.86	1,807,994	3.35	54,064,304
Bagages (quintaux).	154,360	63.68	21,587	8.90	66,471	27.42	242,418
Petites marchandises . . . (kilogr.) (2)	207,329,696	65.15	41,097,256	12.91	69,835,896	21.94	318,262,848
Grosses — (tonnes) (3)	11,763,577	51.18	4,506,387	19.61	6,714,211	29.21	22,984,175
Finances (groups) (4)	513,710	66.83	106,425	13.84	148,561	19.33	768,696
Équipages (voitures).	975	70.04	92	6.61	325	23.33	1,392
Chevaux et bestiaux (expéd).	32,835	60.86	6,733	12.48	14,383	26.66	53,951

B. *Recette.*

	SERVICE INTÉRIEUR.		SERVICES MIXTES.		SERVICES Internationaux.		SERVICES réunis.
	Sommes.	Rapport p. %.	Sommes.	Rapport p. %.	Sommes.	Rapport p. %.	Sommes.
Voyageurs fr.	31,356,436 68	78.39	3,544,510 41	8.86	5,102,163 37	12.75	40,003,119 46
Tickets d'entrée dans les stations	121,377 10	100. "	"	"	"	"	121,377 10
Bagages	508,769 38	31.07	51,193 83	5.14	436,171 99	43.79	996,135 20
Petites marchandises	5,903,602 90	69.43	711,312 30	8.51	1,843,683 78	22.06	8,358,598 98
Grosses —	38,086,372 38	54.24	9,631,631 15	13.72	22,494,817 90	32.04	70,212,821 43
Finances	152,763 53	76.92	17,039 92	8.58	28,807 79	14.50	198,611 24
Équipages	31,294 47	68.36	2,012 76	4.40	12,472 98	27.24	45,780 21
Chevaux et bestiaux	885,411 94	66.78	66,370 94	5.01	372,262 84	28.12	1,324,045 72
Produits extraordinaires	2,797,274 89	100. "	"	"	"	"	2,797,274 89
Ensemble . . . fr.	79,743,303 27	64.28	14,024,080 31	11.30	30,290,380 65	24.42	124,057,764 23
Produits divers fr							80,152 93
					Total fr.		124,137,917 16

Ces résultats accusent vis-à-vis de ceux de 1886 les différences de recettes suivantes :

(1) Les billets d'aller et retour ont été comptés chacun pour deux voyages.

(2) Pour constituer ce nombre, on a converti en kilogrammes les expéditions taxées au minimum en appliquant le poids moyen de 5 kilogrammes aux transports effectués avec timbres, et le poids de 12 kilogrammes aux autres transports.

(3) Non compris 1,516,825 tonnes représentant les transports intérieurs sur les chemins de fer du Flénu, du Centre et de Saint-Ghislain. (Voir renvoi (1) page A-45.)

(4) Pour constituer ce nombre, on a compté chaque expédition taxée au minimum, pour 2 groups de 1,000 francs.

	SERVICE INTÉRIEUR.		SERVICES MIXTES.		SERVICES INTERNATIONAUX.	
	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.
Voyageurs	614,467 66	„	361,240 63	„	466,712 01	„
Bagages	1,993 32	„	„	273 29	49,983 24	„
Petites marchandises.	78,317 20	„	47,047 21	„	„	31,754 40
Grosses —	3,617,437 57	„	1,402,605 07	„	903,400 98	„
Finances	„	1,353 66	2,060 04	„	„	8,330 43
Équipages	2,046 77	„	„	839 31	„	438 61
Chevaux et bestiaux .	„	1,483 39	6,450 43	„	„	27,953 44
Totaux	4,344,262 52	2,839 03	1,819,403 38	1,112 60	1,090,096 23	68,476 88
Différences pour 1887.	+ 4,341,423 47		+ 1,818,290 78		+ 1,021,619 35	

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

En 1886. de	64.58	10.48	25.14
Elle est. en 1887. de	64.28	11.50	24.42
Différence pour 1887	-0.10	+0.82	-0.72

II. Améliorations et innovations apportées dans le service des transports.

Voyageurs et bagages.

Service Intérieur.

Extension, à sept jours, de la durée des abonnements de semaine pour ouvriers de l'industrie privée.

Extension, à 55 kilomètres, du tarif d'abonnement pour fonctionnaires et employés de l'administration des chemins de fer.

Facilités nouvelles accordées aux ouvriers abonnés de monter et de descendre, dans certains cas, à un point autre que ceux indiqués sur les billets.

Substitution d'une taxe fixe et uniforme de deux francs à la majoration de 50 p. % du prix du parcours applicable aux voyageurs sans billets ou avec billets sans valeur ou insuffisants.

Règlement nouveau régissant les transports militaires. La réduction de 50 p. % est accordée aux militaires en uniforme, sans formalités, et aux officiers sur présentation d'une carte d'identité.

Facilité d'adresser aux dépôts de bagages, bureau restant, les échantillons ou petits paquets, expédiés par tarifs 1 et 2.

Services mixtes.

Réimpression, à prix fermes, du tarif mixte État-Liégeois-Limbourgeois.

Réimpression, à prix fermes, du tarif mixte État-Chimay.

Création de relations nouvelles en service mixte État-Termonde à Saint-Nicolas.

Création de relations nouvelles en service mixte État-Nord-Belge.

Services Internationaux.

Tarif international pour le transport des voyageurs et des bagages de la Belgique et de l'Angleterre vers les stations italiennes et vice-versa, par la voie de Sterpenich, Bâle, Gothard. Abaissement des taxes pour les relations viâ Ostende.

Tarif international pour le transport des voyageurs et des bagages de la Belgique et de l'Angleterre vers les stations des chemins de fer de l'État de Bade et de l'État de Wurtemberg. Abaissement des taxes pour les relations viâ Ostende et augmentation des prix pour les relations en transit de et vers l'Angleterre, d'une taxe correspondant au transport de 25 kilogrammes de bagages.

Tarif international pour le transport des voyageurs et des bagages de la Belgique, des Pays-Bas et de l'Angleterre vers les stations suisses et vice-versa. Abaissement des taxes pour les stations de et vers l'Angleterre, viâ Ostende-Douvres et augmentation de la taxe correspondant au transport de 25 kilogrammes de bagages sur le parcours belge. Création de relations nouvelles entre la Belgique et la Suisse.

Tarif international pour le transport des voyageurs et des bagages entre la Belgique, les Pays-Bas et l'Angleterre, d'une part, et les stations des chemins de fer du grand-duché de Luxembourg et de l'Alsace Lorraine, d'autre part. Modification des taxes. Extension de la durée de validité de certains billets, aller et retour, délivrés le samedi ou la veille de certaines fêtes. Extension des relations de et vers la Belgique.

Tarif international pour le transport des voyageurs et des bagages entre la Belgique et la France, d'une part, et les Pays-Bas, d'autre part, et entre la Belgique et l'Allemagne du Nord par les Pays-Bas. Relations nouvelles.

Réimpression du tarif international pour les relations entre les stations de l'État belge, du Nord-Belge, du Nord-Français et Londres, d'une part, et les stations de la Direction royale des chemins de fer à Elberfeld, d'autre part. (Abaissement des taxes anglaises et belges pour les relations entre l'Angleterre et l'Allemagne.)

Émigrants.

Réimpression du recueil des tarifs spéciaux pour le transport des émigrants.

Voyages circulaires.

Édition nouvelle du recueil des tarifs spéciaux des voyages circulaires à prix réduits.

Liste des billets pour voyages circulaires en Italie.

Organisation des trains légers. Améliorations et innovations apportées dans le service.

1^o Établissement de trains-tramways sur les sections de Liège (Guillemins) à Rivage, de Liège (Guillemins) à Verviers et de Pâturages à Frameries ;

2^o Transformation en trains légers de tous les trains de voyageurs sur la section de Gembloux à Tamines par Jemeppe, de Tamines à Acoz, de Dixmude à Nieuport (Bains), de Piéton à Fleurus et de Piéton à Luttre ;

3^o Création de trains légers sur la section de Bruxelles-Nord à Louvain et, comme conséquence, transformation en trains semi-directs, sur ce parcours, de la plupart des trains ordinaires qui circulent entre Bruxelles et Verviers et vice-versa

La mise en service d'un matériel plus léger et l'emploi de moteurs d'un plus faible poids a permis d'organiser, sur différentes lignes, des trains nouveaux qui ont eu pour avantage d'augmenter les moyens de communication et de faciliter ainsi les relations entre certains centres.

Tel a été le cas pour les lignes de Bruxelles à Malines, de Gand à Ostende, de Mons à Saint-Ghislain par Jemappes et par Warquignies, de Dour à Roisin, de Namur à Tamines, à Gembloux et à Assesses, de Tamines à Fleurus et à Gembloux et de Ramillies à Namur.

Marchandises.

A. SERVICES INTERIEUR ET MIXTES.

I. Classification générale des marchandises. — Additions et modifications.

1887.

- | | |
|--------------------------|---|
| 1 ^{er} janvier. | Déclassement du <i>talc</i> de la 2 ^e à la 3 ^e classe du tarif n° 3. |
| 1 ^{er} mai. | Introduction du <i>gravier brut</i> et du <i>gravier tamisé mais non lavé</i> dans le tarif spécial n° 28. |
| 1 ^{er} juin. | Admission, d'une manière générale, des <i>bordures de trottoirs</i> , à la 4 ^e classe. |
| 25 juin. | Réduction de fr. 0-25 accordée sur les prix du tarif spécial n° 13, pour les transports de <i>minerais de fer</i> et de <i>pyrites</i> comportant 100,000 et 200,000 kilogrammes, du Luxembourg belge vers les bassins industriels du pays. Ces nouveaux prix sont, en outre, étendus aux transports de <i>scories de forge</i> . |
| 1 ^{er} juillet. | Classification des <i>déchets de tanneries</i> à la 3 ^e classe. |
| 11 — | Classification des <i>pelles (escoupes) en fer ou en acier</i> à la |

1887.

- 2^e classe. et admission de cette marchandise au tarif spécial n° 6 d'exportation maritime.
- 27 juillet Admission de la *chaux broyée ou en poudre* (en *vrac*, en *sacs*, en *barils* ou en *tonneaux*) au tarif spécial n° 5 d'exportation maritime (1). en lieu et place du tarif spécial n° 7 (4^e classe).
- 15 septembre. Classification des *parquets hydrofuges* (bois et *ciment combinés*) à la 2^e classe et admission de ce produit au tarif spécial n° 6 (3^e classe) d'exportation maritime.
- 15 — Admission du *fumier* et des *cendrées destinées à la construction et à l'amélioration des voies ferrées* au tarif spécial n° 28.
- 28 — Extension du tarif spécial n° 2 aux *déchets de carrières, moellons, pierrailles et macadam* destinés à être embarqués sur bateaux d'intérieur.
- 15 novembre. Classification des *scories phosphatées en poudre ou en morceaux* à la 4^e classe et admission de ce produit aux tarifs spéciaux nos 2, 5 et 28.
- 1^{er} décembre Le minimum de poids fixé pour jouir des prix du tarif spécial n° 2 est réduit de 100,000 à 50,000 kilogrammes.
- 1^{er} — Extension du tarif spécial n° 30 à la *viande de porc* et aux *lapins abattus*.

Le tarif spécial mis en vigueur, le 15 avril 1886, en faveur des combustibles et consacrant des réductions de 1 franc et de fr. 1-25 sur les prix du tarif normal, a été successivement étendu aux destinations suivantes :

Courtrai, Harlebeke, Weerde, Calmpthout, Cappellen, Eeckeren, Esschen, Meirelbeke, Menin, Exaerde, Moorslede, Passchendaele, Ninove, Olsene, Puers, Quatrecht, Vilvorde, Staden, Comines, Wervicq, Ypres, Vieux-Dieu, Le Touquet, Wondelgem et Waesmunster.

Le délai d'application dudit tarif spécial a, en outre, été prorogé jusqu'au 1^{er} mars 1888.

Le tarif spécial n° 28 introduit, le 1^{er} mai 1886, pour les transports de *goudron (brai) minéral solide* à l'importation maritime et consacrant sur les prix de la 4^e classe une réduction de fr. 1-55, avec minimum de perception de fr. 5-25, a successivement été étendu aux stations ci-après, desservant les usines à briquettes :

Bracquegnies, Haine-Saint-Paul, Liège (Vivegnis), Val-Saint-Lambert, Roux, Frameries (Temple), Dampremy (Blanchisserie, Sacré-Madame), Le Vieux-Campinaire (Bois communal de Fleurus) et Beyne (charbonnage de Wériste).

(1) Le tarif spécial n° 5 comporte une taxe de fr. 0-026 par tonne-kilomètre, sans frais-fixe, avec prix minimum de fr. 2-20.

II. Tarifs spéciaux.

1^{er} janvier 1887. — Création d'un nouveau tarif spécial comportant une réduction de fr. 0-75 par 1,000 kilogrammes sur le prix de la 4^e classe du barème normal du tarif intérieur de l'État, en faveur des expéditions de *blendes grillées* effectuées par quantité de 10,000 kilogrammes au minimum ou payant pour ce poids, des fabriques de produits chimiques du pays en destination des stations belges desservant des usines à zinc.

Le minimum de perception est fixé à fr. 1-25 par 1,000 kilogrammes.

Dans l'intérêt du trafic et en vue d'attirer au chemin de fer des transports nouveaux, l'administration accorde des prix exceptionnels inspirés par les circonstances, en faveur des marchandises présentées au moins une fois par semaine par train complet, pendant une période de trois mois au minimum.

B. SERVICES INTERNATIONAUX ET DE TRANSIT.

Améliorations et innovations.

I. Tarifs généraux .

a) *Création.* — 1^{er} novembre 1887. — Création d'un tarif pour le transport des chevaux et bestiaux en service belge-badois.

1^{er} mai 1887. — Création d'un tarif spécial belge-néerlandais, applicable aux expéditions de houille, coke et briquettes de charbon comportant 10,000 kilogrammes ou moins ou payant pour ce poids, effectuées des stations charbonnières du bassin de Liège vers certaines stations néerlandaises du Grand Central belge. (Fauquemont, Meersen, Simpelveld et Wylré.)

b) *Extension.* — Admission de nouvelles gares belges et étrangères dans les tarifs belge-Berg-Marche, belge-rhénan-Cologne-Minden, belge-allemand, belge-bavarois et belge-sud-ouest-allemand.

c) *Revision et réimpression.* — 1^{er} octobre 1887. — Mise en vigueur d'un nouveau tarif belge néerlandais, comprenant en plus que le précédent (édition du 1^{er} juillet 1880) la tarification des stations néerlandaises du Grand Central belge et de la ligne de Hasselt à Masecyck.

1^{er} juin 1887. — Mise en vigueur d'un nouveau tarif général belge-austro-hongrois.

II. Tarifs exceptionnels :

1^{er} janvier 1887. — Introduction de taxes réduites pour les convois de houille et de coke expédiés par quantités de 50 et 100 tonnes de la Belgique vers les stations du chemin de fer de l'Alsace-Lorraine, situées au sud de la ligne de Chambrey à Sarreguemines.

1^{er} avril 1887. — Extension à de nouvelles marchandises et à de nouvelles stations des tarifs exceptionnels en vigueur entre la Belgique et les stations de la frontière suisse-italienne, Chiasso, Pino et Locarno.

16 novembre 1887. — Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel direct pour le transport des racines de chicorée de la Belgique vers l'Italie.

1^{er} mai 1887. — Mise en vigueur d'un nouveau tarif pour les transports des bois de la Bavière et des localités desservies par la première compagnie de navigation à vapeur sur le Danube vers la Belgique et Givet.

10 novembre 1887. — Mise en vigueur d'un tarif accordant une réduction de 50 centimes par tonne pour les transports de houilles, cokes, etc., effectuées au départ des bassins de Mons, du Centre, de Charleroi et de la Basse-Sambre vers le Nord de la France via Blandain, Mouscron, Le Touquet, Abeele et Adinkerke.

1^{er} novembre 1887. — Création d'un tarif à prix réduits pour les transports par 100 tonnes de houilles, cokes, etc., expédiés vers l'Est de la France via Erquelines, Momignies, Givet et Vireux, au départ des bassins de Mons, du Centre et de Charleroi.

III. *Traitements spéciaux.*

En service belge-Berg-Marche, belge-rhénan-Cologne-Minden, belge-allemand, belge-sud-ouest-allemand et belge-bavarois, le bénéfice du tarif spécial II (au lieu de la classe A²), par wagon complet de 5.000 kilogrammes, a été accordé aux marchandises appartenant au tarif spécial III et à certains tarifs exceptionnels par wagons complets d'au moins 10.000 kilogrammes.

10 novembre 1887. — Application des taxes prévues pour les envois de 50 tonnes de houille et coke vers le Nord de la France via Blandain, Mouscron, Le Touquet et Adinkerke, aux transports de même poids expédiés simultanément par un même expéditeur à l'adresse de destinataires différents habitant la même localité ou des localités différentes du Nord de la France.

1^{er} novembre 1887. — Application des taxes prévues pour les envois de 50 et de 100 tonnes de houille, coke, etc., en service franco-belge-est, aux transports de même poids expédiés simultanément par un même expéditeur à l'adresse de destinataires différents habitant la même localité ou des localités différentes de l'Est de la France.

10 février 1887. — Abaissement à 50 et 100 tonnes des minima exigés pour obtenir l'application du tarif réduit dont jouissent les envois de houille et de coke expédiés de la Belgique vers certaines gares badoises. Application de ce tarif aux transports expédiés simultanément par un même expéditeur à l'adresse de destinataires différents habitant la même localité ou des localités différentes du grand-duché de Bade, et comportant ensemble un poids de 50 ou 100 tonnes.

21 mai 1887. — Application des taxes prévues pour les envois de 50 et de 100 tonnes de houille, coke, etc., en destination des stations du chemin de fer de l'Alsace-Lorraine situées au sud de la ligne de Chambry-Larreguemines, aux transports expédiés simultanément par un même expéditeur, à l'adresse de destinataires différents habitant la même localité ou des localités différentes desservies par ces stations et comportant un poids de 50 ou 100 tonnes.

III. Accidents.

Les accidents sont classés en trois catégories :

1. Déraillements et collisions de trains ;
2. Accidents aux personnes, dus à ces déraillements et collisions ;
3. Accidents aux personnes, indépendants de ces déraillements et collisions.

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

Le tableau suivant présente des renseignements au sujet des déraillements et collisions de trains, pour chacun des exercices 1880 à 1887 :

ANNÉES	TRAINS DE VOYAGEURS.				TRAINS DE MARCHANDISES.				ENSEMBLE.				NOMBRE de PERSONNES atteintes.		
	Somme de collisions et de déraillements de trains.	Un accident sur un nombre de			Somme de collisions et de déraillements de trains.	Un accident sur un nombre de			Somme de collisions et de déraillements de trains.	Un accident sur un nombre de			Nombre de collisions et de déraillements ayant fait des victimes.	Voyageurs	Agents.
		kilomètres exploités de	trains mis en marche de	trains-kilomètres de		kilomètres exploités de	trains mis en marche de	trains-kilomètres de		kilomètres exploités de	trains mis en marche de	trains-kilomètres de			
1880.	125	31,8	3,236	121,442	235	11,5	1,313	68,455	358	7,5	2,019	86,808	31	25	56
1881.	123	23,5	3,832	133,721	172	16,5	2,083	106,226	295	9,6	2,712	117,711	37	60	60
1882.	85	35,0	6,052	211,232	154	16,2	2,111	104,212	289	11,1	3,275	138,344	26	20	39
1883.	62	49,1	8,055	274,332	135	21,1	3,001	152,827	187	16,3	4,677	193,058	20	3	33
1884.	60	51,7	8,799	281,962	91	31,0	3,945	250,601	151	20,5	5,713	230,672	22	27	27
1885.	50	62,8	9,780	350,337	61	50,7	5,335	253,350	112	28,0	7,319	296,618	16	41	28
1886.	30	105,7	13,810	598,222	81	38,2	5,024	186,816	113	28,1	7,365	298,019	14	3	22
Moyennes des sept années	76	39,3	5,466	220,692	136	22,1	3,077	118,909	212	14,1	3,936	155,510	24	26	38
1887.	39	77,8	12,446	497,455	75	52,5	5,574	211,682	114	28,0	8,122	309,315	12	1	14
Moyennes des huit années	72	40,1	5,941	239,529	128	23,6	3,281	125,676	200	15,1	4,234	166,475	21	23	35

Des 114 déraillements et collisions constatés en 1887, 59 sont survenus à des trains de voyageurs (ce nombre était de 124 en 1880), et 75 à des trains de marchandises (il y en a eu 254 en 1880).

Ces 114 déraillements ou collisions ne représentent qu'un revers pour 309,315 trains-kilomètres, au lieu d'un revers pour 86.808 trains-kilomètres en 1880, année la plus néfaste de la période considérée.

Donc, depuis 1880, l'amélioration est constante.

Ce résultat doit être attribué à l'installation, de plus en plus étendue, des appareils perfectionnés pour assurer la sécurité de la marche des trains.

L'annexe n° XVII indique en détail les causes des 114 collisions et déraillements survenus en 1887. Il a paru intéressant de rapprocher pareils renseignements, dans le tableau suivant, pour les huit dernières années :

	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	
Nombre de kilomètres exploités	2,702	2,841	2,975	3,045	3,100	3,144	3,171	3,188	
Nombre de collisions et déraillements. } par trains de voyageurs. . . } Collisions . .	57	60	41	25	21	24	9	8	
	67	65	44	37	30	26	21	31	
	} — de marchandises . . . } Collisions . .	116	85	85	64	49	58	42	40
		118	89	99	61	42	24	41	35

Causes des collisions et déraillements. — Nombre de fois qu'elles ont été constatées.

Matériel roulant.	Attelages rompus ou défauts.	C.	7	5	4	10	6	2	2	7
		D.	-	3	-	3	-	2	1	2
	Avaries aux essieux	C.	-	-	-	-	-	-	-	-
		D.	12	13	5	7	7	1	4	5
	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins . .	C.	-	2	-	2	1	2	-	-
		D.	12	11	9	10	10	2	6	1
	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages, bris de roues.	C.	-	-	-	-	-	-	-	-
		D.	10	14	7	14	3	6	9	13
	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de de la locomotive.	C.	-	-	-	-	-	-	-	-
		D.	5	1	1	-	1	-	-	-
	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes de ressort de suspension.	C.	-	-	-	-	-	-	-	-
		D.	9	3	5	4	2	3	2	1
	Autres déficiences ou avaries au matériel roulant. .	C.	1	-	-	-	-	-	-	-
		D.	19	10	14	4	3	1	3	2
Voie.	Rails cassés.	C.	-	-	-	-	-	-	-	-
		D.	2	-	1	-	-	-	1	-
	Déficiences des appareils spéciaux de la voie. . . .	C.	1	-	2	1	1	-	-	-
		D.	7	8	14	5	5	2	3	1
	Déficiences du tracé de la voie; surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails).	C.	-	-	-	-	-	-	-	-
		D.	2	5	5	2	3	-	-	2
	Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	C.	2	-	-	-	-	-	-	1
		D.	5	4	1	1	2	2	-	-
	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances.	C.	-	-	-	-	-	-	-	-
		D.	12	11	7	2	1	1	4	1
	Fausse position ou manœuvre intempestive des aiguilles placées dans la voie parcourue par le train ou donnant accès à cette voie.	C.	34	52	25	20	12	16	15	8
		D.	34	70	45	19	23	15	14	16
	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main.	C.	26	52	51	22	15	15	22	9
		D.	-	-	1	-	-	-	-	-
	Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.	C.	17	12	6	5	5	7	1	3
		D.	1	-	-	-	-	-	-	-
	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement.	C.	4	4	3	4	-	-	1	-
		D.	2	-	5	1	-	-	1	-
Exécution du service.	Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train.	C.	19	25	15	4	4	4	1	3
		D.	-	2	2	-	-	-	-	-
	Machines de manœuvre dans les gares, mise en mouvement sans ordre régulier, inobéissance aux signaux d'arrêt, ou arrêt tardif.	C.	8	5	2	1	7	2	-	2
		D.	-	-	-	-	-	-	-	-
	Trains entrant en gare avec trop de vitesse ou dépassant pour tout autre motif leur point de stationnement habituel.	C.	8	9	12	9	7	12	10	7
		D.	-	2	1	1	5	-	-	-
	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement sur une voie convergente.	C.	51	19	50	18	9	8	2	8
		D.	-	-	-	-	-	-	-	-
	Autres négligences.	C.	55	45	19	19	16	18	1	15
		D.	12	11	11	7	3	4	12	3
	Causes diverses et indéterminées	C.	6	6	9	5	7	3	10	2
		D.	55	26	30	25	21	15	5	22
	Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents.	C.	-	14	7	4	6	5	1	6
		D.	-	1	1	-	1	2	5	4

C. Collision.
D. Déraillement.

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

Des 114 déraillements et collisions de trains, constatés en 1887, 12 seulement ont causé des dommages aux personnes, savoir (voir annexe XVII) :

	1887.	1886.	Moyenne des 8 dernières années.	
Voyageurs . . .	}	Tués	»	»
		Blessés.	1	3
		Contusionnés.	»	»
	Totaux.	1	3	23
Agents de l'admi- nistration.	}	Tués	»	2
		Blessés.	7	9
		Contusionnés.	7	11
	Totaux.	14	22	35
Ensemble pour le § 2 (1).	15	25	58	

soit 15 victimes en 1887 contre 25 en 1886 et la moyenne de 58 pour les huit dernières années.

La diminution est donc très sensible, mais on ne peut en faire argument absolu en faveur de l'exploitation, parce que les dommages causés aux personnes en l'occurrence, dépendent des circonstances dans lesquelles les collisions et les déraillements se produisent.

En 1887, il n'y a pas eu d'accident de trains ayant eu pour les personnes des conséquences exceptionnellement graves : On ne compte, en effet, que 15 blessés ou contusionnés pour les 12 collisions ou déraillements ayant causé des dommages aux personnes.

5. ACCIDENTS AUX PERSONNES, DUS A D'AUTRES CAUSES QU'À DES DÉRAILLEMENTS
OU DES COLLISIONS DE TRAINS.

540 personnes ont été atteintes en 1887 et 480 en 1886, savoir :

	1887.	1886.	Moyenne des 8 dernières années.	
1 ^o Voyageurs. . .	}	Tués	5	3
		Blessés	28	27
		Contusionnés	15	13
	Totaux.	46	43	54

(1) Pour les années 1885 à 1888, voir l'annexe XIII du compte rendu de 1888.

		1887.	1886	Moyenne des 8 dernières années
2° Personnes étran- gères, autres que les voyageurs.	Tuées	53	53	56
	Blessées	41	23	56
	Contusionnées	9	6	8
Totaux.		103	84	100
5° Agents de l'Ad- ministration.	Tués	41	56	81
	Blessés	272	241	224
	Contusionnés	78	56	159
Totaux.		391	353	444
Ensemble pour le § 3 (1).		540	480	598

soit 60 victimes de plus en 1887 qu'en 1886.

Les 46 voyageurs atteints l'ont été dans les circonstances suivantes : 32 en descendant ou en sautant des trains en marche, 6 par la fermeture des portières et 8 dans d'autres circonstances.

Parmi les 103 victimes qui n'étaient ni voyageurs ni agents de l'Administration, il y a eu 53 tués, savoir : 19 se sont suicidés, 15 ont été atteints en circulant sur la voie, 13 en franchissant les lignes en dehors des stations et 6 en les traversant dans les gares.

Les 391 agents de l'Administration ont été atteints dans les circonstances suivantes. (Voir les chiffres pour 1887.)

	TUÉS.						BLESSÉS.						CONTUSIONNÉS.					
	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.
Dans les stations et les ateliers.	18	20	13	22	20	15	120	91	76	140	158	152	190	105	75	21	28	47
En accrochant des véhicules.	6	2	2	2	1	2	26	10	12	18	12	25	21	15	12	2	"	8
En décrochant id.	8	4	1	"	1	2	8	8	6	1	5	5	4	6	3	"	1	2
Gardes-barrières et gardes-routes	28	18	21	10	11	7	18	8	15	11	4	11	4	1	"	2	"	"
Gardes-convoi tombés ou atteints	2	2	1	2	"	"	24	21	10	10	7	6	32	28	12	11	2	6
Autres agents des trains tombés ou atteints	6	8	7	1	4	2	41	29	21	43	54	44	28	54	18	10	16	13
Agents atteints en dehors de tout service.	23	16	15	15	7	5	15	9	9	9	11	4	5	5	4	"	2	"
En réparant les voies et les bâtiments.	18	9	5	8	"	6	27	19	15	22	21	18	18	7	10	4	5	1
Agents d'autres administrations.	"	5	5	5	6	4	"	8	2	8	11	9	"	1	3	2	1	"
Ensemble: tués, blessés et contusionnés.	109	84	70	63	56	41	277	205	166	262	241	272	302	199	133	53	56	78

(1) Pour les années 1853 à 1885, voir l'annexe XIII du compte rendu de 1885.

On voit que le nombre d'agents tués diminue d'année en année, et que la situation s'est également améliorée, quant au nombre des blessés et des contusionnés.

Depuis 1884, le décrochage se fait, autant que possible, à l'aide d'un bâton. Néanmoins pour cinq agents qui ont été atteints en 1886, dans cette opération, on en compte neuf en 1887.

Il est vrai que trois de ceux-ci ont été atteints dans des circonstances particulièrement malheureuses.

N'ayant pu opérer le décrochage au moyen du bâton, ils ont dû s'introduire entre les véhicules pour l'effectuer. En voulant se dégager d'entre les wagons déjà en mouvement, ils ont eu le pied pris dans le crossing d'un excentrique et l'un de ces agents a été tué et les deux autres blessés.

Relativement aux gardes-convois, la situation s'est également améliorée, depuis que la reprise des billets se fait à la sortie des gares.

Résumé pour 1887.

Les accidents relevés aux §§ 2 et 3 se résument comme suit :

	Tués.	Blessés.	Contusionnés	TOTAL.		
Voyageurs atteints	"	dans les déraillements et collisions	"	4		
		par leur propre fait.	3	28	45	46
Employés et ouvriers de l'administration atteints.	"	dans les déraillements et collisions	"	7	7	14
		par leur propre fait.	41	272	78	391
Personnes ayant circulé sur les voies	34	38	9	81		
Folie, suicide, ivresse, etc.	19	3	"	22		
Ensemble pour l'année 1887.	97	349	409	556		

En comparant le nombre d'accidents à l'importance du trafic, on a formé le tableau suivant :

ANNÉES.	NOMBRE de personnes				NOMBRE de trains mis en marche pour une personne				NOMBRE de trains-kilomètres pour une personne			
	tués.	blessés.	contusionnés.	Ensemble.	tués.	blessés.	contusionnés.	atteints en général.	tués.	Blessés.	contusionnés.	atteints en général.
1880	176	268	188	632	4,108	2,698	3,845	1,144	176,575	115,959	165,304	49,173
1881	202	309	280	791	3,060	2,589	2,857	1,011	171,905	112,378	124,020	43,900
1882	185	343	378	939	4,803	2,632	2,389	993	197,499	108,250	98,227	40,847
1883	140	304	250	694	6,247	2,844	3,498	1,260	257,942	118,789	144,448	52,034
1884	123	214	206	563	7,014	3,687	4,188	1,532	282,446	146,465	164,645	61,707
1885	128	371	87	586	6,404	2,210	9,423	1,399	259,567	89,554	381,891	56,697
1886	114	305	86	505	7,301	2,729	9,678	1,646	293,442	109,680	388,981	68,242
1887	97	349	109	555	9,546	2,633	8,495	1,668	381,525	101,037	323,504	63,535
Moyennes	146	311	199	656	5,707	2,721	4,274	1,203	227,905	107,206	168,052	50,849

Par rapport à 1886, on trouve 17 tués en moins en 1887, mais 44 blessés et 25 contusionnés en plus.

La diminution du nombre de personnes atteintes est remarquable depuis 1883.

Ainsi, de 1880 à 1882, on compte une personne tuée pour 176,575, 171,905 et 197,499 trains-kilomètres, et de 1883 à 1887, une personne tuée seulement pour 257,942, 282,446, 259,567, 293,442 et 363,525 trains-kilomètres.

Pour les années antérieures à 1880, voir l'annexe n° XIII du compte rendu de 1885.

IV. Contraventions.

Pendant l'année 1887, il a été constaté sur les chemins de fer exploités par l'État 769 contraventions aux lois et aux règlements de police, savoir :

Circulation illégale sur les voies ferrées et entraves apportées à la circulation des trains	224
Érection d'établissements prohibés dans la zone asservie du chemin de fer	13
Voyageurs dépourvus de coupons ou munis de coupons irréguliers	426

A reporter. 660

	Report.	660
Voyageurs descendus des trains en marche ou du côté opposé au bâtiment de la station		42
Voyageurs ayant pris place dans les voitures dont l'accès leur est interdit.		51
Fausse déclaration sur l'espèce, le poids ou la quantité des marchandises expédiées.		56
	Total.	769

Les contraventions constatées en 1886 étaient au nombre de 798. Il y a donc eu en 1887 une diminution de 29 contraventions.

(60)

3^E SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

Description du réseau.

§ 1^{er}. DÉVELOPPEMENT DES LIGNES EN EXPLOITATION A LA FIN DE L'ANNÉE.

XVIII.

MÈTRES.			
	SECTIONS belges.	Prolongements sur territoire étranger.	Ensemble.
Lignes construites par l'État belge (1)	10,220	»	10,220
— — des Compagnies (2)	4,235,372	200,080	4,435,452
Longueur effective totale exploitée { au 31 décembre	En 1887	4,245,592	200,080 (3) 4,445,672
	En 1886	4,245,598	200,080 (3) 4,445,678
Différence pour 1887.	— 6	»	— 6

La différence constatée en 1887 résulte d'une modification apportée au chiffre de la longueur du chemin de fer de Gand à Terneuzen.

(1) Section de Landen à Saint-Trond exploitée par le Grand Central belge, pour compte de la Compagnie de Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt.

(2) Non compris la ligne de Menin à Tourecoing exploitée par la Compagnie du railway Nord-Est français. La partie belge de cette ligne n'est que de 1,200 mètres.

(3) Pour l'établissement de cette longueur, les parties de lignes ou de voies communes à deux ou à trois Compagnies ont été portées en compte à chacune des administrations coexploitantes. — La longueur de ces voies communes est de 133,956 mètres. En 1886, elle était de 130,414 mètres.

Le réseau exploité par les Compagnies, en 1887, comprend :

	Sections belges.		Prolongements sur territoire étranger	
	Mètres.	P. %.	Mètres.	P. %.
1 ^o Parties affectées au transport des voyageurs et des marchandises .	1,202,736	96.56	200,080	100.00
2 ^o Parties affectées au transport des marchandises seulement . . .	42,856	3.44	»	»

Ce réseau se trouve établi :

1 ^o A double voie, sur une étendue de	202,150	16.25	17,660	8.85
2 ^o A simple voie, sur une étendue de	1,043,442	85.77	182,420	91.17

La longueur *moyenne* totale des lignes exploitées a été, en 1887, de 1,443,672 mètres, dont 1,243,592 mètres situés en Belgique et 200,080 mètres établis sur territoire étranger. En 1886, ces longueurs étaient, respectivement, de 1,443,678 mètres, 1,243,598 mètres et 200,080 mètres.

XVIII. L'annexe XVIII 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 des voies ferrées exploitées par des Compagnies comportait, à la fin de l'année :

	Longueur en mètres		Différences pour 1887.	
	En 1887.	En 1886.		
Voies principales.	Sections belges	1,447,742	1,447,748	— 6
	Prolongements sur territoire étranger	217,740	217,740	»
	Ensemble.	1,665,482	1,665,488	— 6
Voies accessoires, de garage, de service, etc.	483,084	478,727	+ 4,357	
Totaux.	2,148,566	2,144,215	+ 4,351	

Les voies principales parcourues par les trains représentent 77.52 p. % et les voies accessoires 22.48 p. % du réseau total exploité en 1887. En 1886, ces rapports étaient de 77.67 p. % et de 22.33 p. %.

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

XIX. L'annexe XIX indique, par Compagnie, le nombre de bureaux existant sur les chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1887.

En voici les chiffres totaux, comparés aux données correspondantes de 1886 :

	SÜR les sections belges.		SÜR les sections étrangères.		Ensemble.		
	1887	1886	1887	1886	1887	1886	Différences pour 1887.
Stations	269	265	39	39	308	304	+ ⁽¹⁾ 4
Haltes	40	43	4	3	44	46	- ⁽²⁾ 2
Points d'arrêt.	33	32	.	.	33	32	+ ⁽³⁾ 1
Totaux	342	340	43	42	385	382	+ 3

Les 308 stations existant en 1887 comprennent 114⁽⁵⁾ gares communes, utilisées par deux ou trois administrations.

§ 4. RACCORDEMENTS INDUSTRIELS ET GARES PRIVÉES.

L'annexe XIX montre, par Compagnie, le nombre des établissements industriels reliés aux chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1887.

XIX.

Elle peut se résumer comme il suit :

	1887	1886	Différences pour 1887.
Etablissements reliés aux stations des Compagnies	182	(⁴)178	+ ⁽²⁾ 4
Etablissements raccordés aux railways en pleine voie (gares privées)	74	72	+ ⁽⁶⁾ 2
Totaux	256	250	+ 6

Tous ces établissements se trouvent en Belgique, à l'exception d'une gare

(¹) *En plus* : la gare commune de Mons (Entrepôt) omise en 1886 par la Compagnie du railway Nord belge; les bureaux de Nieukerken (Waes), Mille-Pommes, Beirvelde et Loochristi, précédemment classés parmi les haltes par la Compagnie du railway d'Anvers à Gand; — *en moins* : le bureau de Grammene, transformé en halte, en 1887, par la Compagnie des railways de la Flandre occidentale.

(²) *En plus* : la halte de Kelmen ouverte au service, en 1887, par le Grand Central belge, et le bureau de Grammene précédemment rangé parmi les stations; — *en moins* : les bureaux de Nieukerken (Waes), Mille-Pommes, Beirvelde et Loochristi transformés en stations en 1887.

(³) Villers-Juprelle ouvert au service, en 1887, par la Société du railway Liégeois-Limbourgeois.

(⁴) Chiffre rectifié suivant les résultats d'un nouveau recensement.

(⁵) Sucrerie de MM. Naveau et C^e à Wavre, Société d'éclairage du Centre à Huy, Société des verres spéciaux à Marche-les-Dames, et Entrepôt de M. Charles Malengreau à Erquelinnes.

(⁶) Fabrique d'agglomérés de Bressoux à Liège (Longdoz), et MM. Cousin frères, entrepreneurs de travaux publics à Yvoir.

privée et de six raccordements industriels reliés aux sections étrangères des chemins de fer de Gand à Terneuzen, du Grand Central belge et de Liège à Maestricht.

II.

Situation du matériel roulant.

XX. L'annexe XX donne, par Compagnie et par sorte de véhicules, le relevé général du matériel roulant servant à la traction et au transport des voyageurs et des marchandises sur les chemins de fer concédés.

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

		En 1887.	En 1886.	Différences pour 1887.	
Locomotives		828 (1)	540 (2)	— 15	
Tenders		366	369	— 5	
Voitures à vapeur		6	6	"	
		890	915	— 25	
Véhicules	{	à voyageurs	856 (3)	835 (4)	+ 21
		à bagages	456 (5)	454 (5)	+ 2
		à marchandises	13,755	13,744	+ 9
		pour services divers	42	40	+ 2
Ensemble		18,107	18,073	+ 34	

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

		Par kilomètre de ligne :		
		En 1887.	En 1886.	
Matériel de traction.	{	Locomotives (6)	0.36	0.57
		Tenders	0.25	0.25
Matériel de transport.	{	Voitures à voyageurs (4)	0.59	0.58
		Fourgons à bagages	0.52	0.51
		Wagons à marchandises	9.51	9.51
		Véhicules divers	0.03	0.03
Ensemble.		10.45	10.43	

(1) Dont 9
(2) — 7
(3) — 18
(4) — 16
(5) — 4
} affectés au service spécial des trains-tramways.

(6) Non compris les voitures à vapeur.

III.

Parcours des trains.

L'annexe XXI montre, par Compagnie et par nature d'emploi, le parcours effectué, en 1887, par les trains des chemins de fer concédés. XII.

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 1887. . .	3,841,829	96,319	3,941,148
	En 1886. . .	4,806,562	97,486	4,904,048
Différences pour 1887 . . .	+ 38,267	- 4,167	+ 37,400	
Trains de marchandises . . .	En 1887. . .	3,434,241	12,077	3,446,318
	En 1886. . .	3,509,585	12,438	3,522,023
Différences pour 1887 . . .	- 75,344	- 361	- 75,705	
Trains mixtes.	En 1887. . .	4,040,437	29,846	4,069,983 (¹)
	En 1886. . .	860,808	29,052	889,560
Différences pour 1887 . . .	+ 179,629	+ 794	+ 180,423	
TOTAUX.	En 1887. . .	9,319,207	138,242	9,457,449 (¹)
	En 1886. . .	9,476,655	138,976	9,315,631
Différences pour 1887 . . .	+ 142,552	- 734	+ 144,818	

IV.

Mouvement et Recette des transports (²).

§ 1^{er}. VOYAGEURS.

Les résultats généraux des transports de voyageurs, en 1887 et en 1886. XIII.
sont ci-après résumés et comparés :

(¹) Chiffre rectifié.

(²) Tous les chiffres mentionnés dans ce chapitre et dans ceux qui le suivent se rapportent non seulement aux lignes exploitées en Belgique, mais à leurs compléments, d'une étendue de 200,080 mètres, établis sur territoire étranger. Faute de comptabilités distinctes, les moyennes ont dû être établies sur l'ensemble de l'exploitation.

	MOUVEMENT.			RECETTE.			PRODUIT MOYEN par voyageur.		
	1887.	1886.	Différences pour 1887.	1887.	1886.	Différences pour 1887.	1887.	1886.	Différences pour 1887.
1 ^{re} classe	531,542	521,298	+ 10,244	1,082,892	1,119,828	- 36,946	2.04	2.15	- 0.11
2 ^e —	2,044,671	1,997,082	+ 47,589	2,342,607	2,315,294	+ 27,403	1.15	1.16	- 0.01
3 ^e — et prix réduits	12,188,959	11,701,203	+ 487,756	6,934,672	6,754,731	+ 179,941	0.57	0.58	- 0.01
Ensemble.	14,765,172	14,219,583	+ 545,589	10,360,251	10,189,853	+ 170,398	0.70	0.72	- 0.02

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

	Par kilomètre de ligne :	
	Mouvement. Voyageurs.	Recette. Francs.
En 1887	10,213	7,166 59
En 1886	9,856	7,048 49
Différences en faveur de 1887	357	117 90

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

	Mouvement.		Recette.	
	En 1887.	En 1886.	En 1887.	En 1886.
1 ^{re} classe.	3.60 %	5.67 %	10.45 %	10.99 %
2 ^e —	13.85 %	14.04 %	22.61 %	22.72 %
3 ^e — et prix réduits	82.55 %	82.29 %	66.94 %	66.29 %
	100. " "	100. " "	100. " "	100. " "

La recette des voyageurs représente 28.17 p. % du produit total de l'exploitation en 1887, et 28.99 p. % en 1886.

§ 2. BAGAGES.

XXII. Le service des bagages a donné les résultats ci-après :

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1887.	1886.	Différences pour 1887.	1887.	1886.	Différence pour 1887.
Transports } taxés au minimum (colis)	40,449	41,534	- 1,085	227,344	228,047	- 706
} — au poids (quintaux).	400,563	407,036	- 6,473			

Le produit de ces transports entre pour 0.62 p. % dans la recette générale de l'exploitation en 1887, et pour 0.65 p. % en 1886.

(¹) Chiffre rectifié. Antérieurement à 1887, l'Administration du railway Grand Central belge et la Compagnie du chemin de fer de Hasselt à Maeseyck ont indiqué le mouvement en quintaux de 100 livres (50 kilogrammes), au lieu de quintaux métriques (100 kilogrammes).

§ 3. PETITES MARCHANDISES.

Les résultats des transports de petites marchandises peuvent se résumer comme il suit :

XXII.

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1887.	1886.	Différences pour 1887.	1887.	1886.	Différence pour 1887.
Transports	taxés au minimum (colis).	834,471	790,823	+ 43,648	1,496,925	1,433,530	+61,395
	— au poids (quintaux).	960,327	(¹)924,467	+ 39,660			

La recette produite par ce groupe de transports forme 4.07 p. % de la recette totale en 1887, et 4.09 p. % en 1886.

§ 4. GROSSES MARCHANDISES.

Le trafic des grosses marchandises a comporté les résultats suivants :

XXII.

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1887.	1886.	Différences pour 1887.	1887.	1886.	Différence pour 1887.
Expéditions	taxées au minimum (nombre).	404,343	401,432	+ 211	22,338,051	20,879,687	+1,458,364
	— au poids . . (tonnes).	14,079,647	12,946,170	+1,133,477			

Le produit de cette catégorie de transports correspond à 60.75 p. % de la recette générale en 1887, et à 59.41 p. % en 1886.

§ 5. FINANCES.

Les transports de fonds peuvent se résumer comme il suit :

XXII.

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1887.	1886.	Différence pour 1887.	1887.	1886.	Différence pour 1887.
Groups.		160,348	153,662	+ 6,686	32,676	30,115	+ 2,561

La recette des articles de finances représente 0.09 p. % du produit total de l'exploitation en 1887 et en 1886.

(¹) Chiffre rectifié (voir note de renvoi de la page 62).

§ 6. ÉQUIPAGES.

XXII. Les résultats des transports d'équipages sont les suivants :

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1887.	1886.	Différences pour 1887.	1887.	1886.	Différences pour 1887.
Équipages	transportés à grande vitesse	137	80	+ 57	7,742	3,664	+ 4,078
	— à petite —	393	181	+ 212	18,095	3,590	+14,505
Ensemble		530	261	+ 269	25,837	7,254	+18,583

Le produit des expéditions d'équipages représente 0.07 p. % de la recette générale en 1887, et 0.02 p. % en 1886.

§ 7. CHEVAUX ET BESTIAUX

XXII. Les transports de chevaux et de bestiaux ont donné les résultats ci-après :

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1887.	1886.	Différences pour 1887.	1887.	1886.	Différences pour 1887.
Animaux	transportés à grande vitesse	6,918	7,224	— 306	50,399	54,003	— 3,404
	— à petite —	173,300	195,802	— 22,502	311,453	312,845	— 1,392
Ensemble		180,218	203,026	— 22,808	362,052	366,848	— 4,796

La recette afférente aux transports d'animaux entre pour 0.98 p. % dans le produit total de l'exploitation en 1887. En 1886, cette proportion était de 1.04 p. %.

§ 8. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

XXII.	Ces produits se sont élevés :	en 1887, à fr.	1,958,987
		en 1886, à fr.	2,006,944
		Diminution en 1887 fr.	67,957

Les produits extraordinaires forment 5.27 p. % de la recette totale en 1887, et 5.71 p. % en 1886.

§ 9. RÉCAPITULATION DES RECETTES

La comparaison des produits de toute nature peut se résumer comme il suit : XIII.

	En 1887.	En 1886.	Différences pour 1887	
Voyageurs fr.	10,360,251	10,189,855	+ 170,396	
Bagages	227,341	228,047	— 706	
Marchandises	petites	1,496,925	1,433,330	+ 61,595
	grosses	22,338,031	20,879,687	+ 1,458,344
Finances	32,676	30,115	+ 2,561	
Équipages	23,857	7,234	+ 18,585	
Chevaux et bestiaux	362,032	366,848	— 4,796	
Ensemble fr.	54,845,133	53,137,534	+ 1,707,599	
Produits extraordinaires	1,958,987	2,006,944	— 67,957	
Totaux fr.	36,782,120	35,144,278	+ 1,637,842	

Comparativement aux recettes réalisées en 1886, celles de 1887 présentent une augmentation de 4.66 p. %, portant principalement sur les transports de grosses marchandises.

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

	En 1887.		En 1886.			
Voyageurs	28.17	}	28.99	}	100. "	
Bagages	0.62		0.63			
Marchandises	petites		4.07			4.09
	grosses		60.75			59.41
Finances	0.09		0.09			
Équipages	0.07		0.02			
Chevaux et bestiaux	0.98		1.04			
Produits extraordinaires	3.27	3.71				

V.

Dépenses d'exploitation

L'annexe XXII donne la répartition, par Compagnie, du montant des dépenses d'exploitation effectuées en 1887. XIII.

Voici le total de ces dépenses, comparé au chiffre correspondant de 1886.

En 1887 fr.	18,738,478
En 1886	19,213,845

Différence en faveur de 1887 . fr. 475,367

La diminution des dépenses de 1887 par rapport à celles de 1886 est de 2.47 p. %.

VI.

Résultats généraux de l'exploitation.

Les résultats généraux de l'année 1887, comparés à ceux de l'exercice précédent, peuvent se résumer comme il suit :

	En 1887.	En 1886.	Différences pour 1887
XVIII. Longueur kilométrique <i>moyenne</i> exploitée.	1,445 ^k .672	1,445 ^k .678	— 0 ^k .006
XXI. Parcours kilométrique des trains.	<u>9,457,449^k</u>	<u>9,515,651^k</u>	<u>+ 141,818^k</u>
XXII Recettes brutes fr.	56,782,120	55,144,278	+ 1,657,842
Dépenses d'exploitation fr.	<u>48,758,478</u>	<u>49,215,845</u>	<u>— 475,567</u>
Recettes nettes fr.	18,045,642	15,950,455	+ 2,115,209
Rapport proportionnel des dépenses d'explo- itation au total général des recettes.	50.94 p. %	54.67 p. %	—3.73 p. %

Rapportés à la longueur *moyenne* exploitée pendant l'année, ces résultats donnent par kilomètre de ligne :

	En 1887.	En 1886.	Différences pour 1887.
Recette. fr.	25,442 92	24,509 89	+ 1,155 05
Dépense fr.	<u>12,961 78</u>	<u>15,290 54</u>	<u>— 528 76</u>
Bénéfice fr.	12,481 14	11,019 55	+ 1,461 79

Relativement au travail fourni par les trains, ces mêmes résultats donnent par kilomètre de parcours des trains :

	En 1887.	En 1886.	Différences pour 1887
Recette. fr.	5.8892	5.7726	+ 0.1166
Dépense fr.	<u>1.9815</u>	<u>2.0625</u>	<u>— 0.0812</u>
Bénéfice fr.	1.9079	1.7101	+ 0.1978

VII.

Personnel.

XXIII. L'annexe XXIII présente la situation numérique, par Compagnie, du personnel utilisé par les chemins de fer concédés, à la fin de l'année 1887.

En voici les chiffres totaux comparés aux données correspondantes de 1886 :

	En 1887.	En 1886.	Différences pour 1887
Fonctionnaires et employés de tous grades	2,535	2,543	— 8
Agents divers et ouvriers.	<u>8,515</u>	<u>8,208</u>	<u>+ 107</u>
Totaux.	10,650	10,551	+ 99

L'augmentation constatée, en 1887, porte notamment sur l'effectif des agents de la route et des ouvriers des stations du railway Grand Central belge.

VIII.

Accidents.

L'annexe XXIV donne le relevé, par Compagnie, des accidents survenus aux personnes, en 1887, sur les chemins de fer concédés. Ce relevé, comparé à celui des accidents qui se sont produits en 1886, peut se résumer comme il suit :

XXIV.

NOMBRE DE VICTIMES						
		Tués.	E blessés.	Contusionnés.	Total.	
A. Par le fait du service (collisions et déraillements)	{	Voyageurs	»	»	»	»
		Agents des Compagnies	»	»	»	»
	{	Ensemble. { En 1887.	»	»	»	»
		En 1886.	2	8	»	40
		— 2	— 8	»	— 40	
B. Par le fait des victimes (imprudence, suicide, etc.)	{	Voyageurs	4	2	2	5
		Agents des Compagnies	41	52	48	81
		Personnes étrangères au service	40	44	2	23
	{	Ensemble. { En 1887.	22	65	22	409
En 1886.		24	57	40	91	
		— 2	+ 8	+ 12	+ 48	
TOTAL	{	En 1887.	22	65	22	409
		En 1886.	26	65	40	401
		— 4	»	+ 12	+ 8	

IX.

Contraventions.

Le nombre des contraventions aux lois et aux règlements de police, constatées pendant les années 1887 et 1886, sur les chemins de fer concédés, est indiqué ci-après :

	En 1887.	En 1886.
Circulation illégale sur les voies ferrées et dans les stations	68	78
Entraves apportées à la circulation des trains	33	36
Abandon d'attelages dans les stations ou dans les dépendances des rail- ways	1	2
Plantation d'arbres ou érection d'établissements prohibés dans la zone asservie des chemins de fer.	4	4
Voyageurs dépourvus de billets ou munis de coupons irréguliers.	67	91
Voyageurs descendus des trains en marche ou du côté opposé à celui qui est indiqué par l'Administration	12	13
Voyageurs ayant pris place dans un train avec une arme chargée ou avec des objets de nature à incommoder les voyageurs	2	»
Voyageurs ayant pris place dans les compartiments ou les voitures dont l'accès leur est interdit, ou ayant fumé dans les voitures non réservées à cet usage	5	3
Fausse déclarations sur l'espèce, le poids ou la quantité des marchan- dises expédiées	7	2
Contraventions aux mesures de précaution à observer par les usagers des passages à niveau privés	1	1
Totaux.	200	230
Diminution en 1887.	30	

X.

Améliorations. — Innovations.

Les principales améliorations et innovations réalisées, en 1887, dans les divers services des lignes concédées, sont les suivantes :

Anvers à Gand.

Emploi de 490 traverses supplémentaires pour consolider la voie principale.

Pose d'une voie d'évitement de 198^m,50 et établissement de deux signaux à distance dans la station de Loochristi.

Installation de signaux indicateurs de position d'aiguilles d'excentriques à l'entrée des diverses stations et haltes.

Construction d'une habitation de garde-route à un passage à niveau, à Saint-Nicolas.

Construction de 2 voitures à voyageurs de 2^e classe et de 3 fourgons à bagages sur châssis métalliques nouveau type.

Placement sur châssis métalliques de 3 voitures à coupés pour voyageurs de 1^{re} classe.

Construction d'un wagon plat de 5 tonnes et de 2 wagonnets de service.

Introduction de billets pour voyages circulaires combinés au gré des voyageurs.

Délivrance de tickets d'entrée dans les stations d'Anvers, Saint-Nicolas, Lokeren et Gand.

Organisation de deux nouveaux trains pour voyageurs dans les deux sens.

Emploi de fourgons à bagages nouveau modèle à frein à tous les trains de voyageurs.

Chimay.

Établissement de barrières roulantes à un passage à niveau.

Flandre occidentale.

Renouvellement de 13,014 mètres courants de voie en rails de fer, au moyen de rails d'acier de 38 kilogrammes par mètre courant.

Remplacement de 9,643 billes en chêne et de 3,539 billes en sapin créosotées.

Renouvellement en pavés taillés des trottoirs des stations de Poperinghe, Vlamerthinge et Heule.

Renouvellement des chaudières, des foyers et des tubes de 4 locomotives à voyageurs.

Augmentation de l'effectif du matériel de transport de 15 voitures à voyageurs à couloir central.

Transformation de 2 wagons fermés, à frein, en fourgons à bagages lestés.

Extension des moyens de chauffage par calorifères et par chaufferettes à toutes les voitures de 3^e classe.

Application de marchepieds et de mains-courantes à 45 wagons fermés.

Adoption, en service intérieur, des tarifs des chemins de fer l'État.

Mise en vigueur de nouveaux tarifs à prix réduits pour les transports de charbons et de fumiers.

Abaissement à 50 tonnes du minimum de 100 tonnes pour les tarifs spéciaux des combustibles transportés via Le Touquet, Abeele et Adinkerke.

Mise en relation de 11 stations avec l'Italie par le Saint-Gothard.

Déclassement de diverses marchandises transportées en services intérieurs belges et en services internationaux.

Gand-Eecloo-Bruges.

Renouvellement de 2,682 mètres courants de voie en rails de fer, au moyen de rails en acier type de l'État belge.

Remplacement de 2,732 billes en sapin non créosotées par des traverses en chêne.

Construction d'une rampe de chargement en maçonnerie et établissement d'un nouveau pavage à la station de Wondelgem.

Construction d'un magasin à marchandises dans la station de Maldegem.

Agrandissement des ateliers de réparation d'Eecloo, et acquisition d'une machine fixe horizontale avec chaudière.

Construction de 6 wagons à hausselles de 40 tonnes avec longerons en fer et nouvelles roues avec essieux et bandages en acier, dont 4 en augmentation de l'effectif du matériel de transport, et 5 en remplacement de petits wagons plats de 5 tonnes démolis.

Délivrance, les dimanches et les jours de fête, de billets de voyageurs à prix réduits en destination de Gand, Wondelgem, Bruges et les villes balnéaires.

Grand Central belge.

Extension des voies de la station de Bouflioux affectées au chargement des marchandises.

Mise en œuvre de 8,826 rails en acier, en remplacement de rails en fer.

Installation d'un appareil d'enclenchement des signaux et des excentriques dans la station de Hasselt.

Construction d'un bâtiment de recettes et agrandissement du terre-plein de chargement à la station de Bomerée.

Établissement, à l'atelier central de Louvain, d'une boulangerie et d'un magasin de denrées alimentaires, avec succursales à Aerschot, Maestricht, Lodelinsart et Walcourt, à l'usage de tout le personnel de l'Administration.

Ouverture, à titre d'essai, de la halte de Kelpen au service des voyageurs et des bagages.

Organisation, à titre d'essai, sur la section de Maestricht à Fauquemont, de trains-

tramways desservant, outre les stations de Maestricht (Wyck), Meerssen et Fauquemont, les points d'arrêt de Maestricht (Boschpoort), Limmel, Grande Suisse, Vaeshartelt, Rothem, Houthem, Saint-Gerlach, Strabeek et Broekhem

Hasselt-Maeseyck.

Mise en œuvre de 610 rails en acier de 9 mètres, en remplacement de rails en fer de 6 mètres.

Remplacement de 1,600 traverses en sapin par des billes en chêne de plus fortes dimensions.

Emploi de 96 traverses en acier modèle de l'État belge, en remplacement de billes en bois.

Liège-Maestricht.

Mise en œuvre de 502 rails en acier de 9 mètres, en remplacement de rails en fer.

Remplacement de 2,710 billes en chêne et en sapin par des traverses en chêne de plus fortes dimensions.

Remplacement, dans la station d'Eysden, d'un excentrique en fer par un appareil en acier d'un système perfectionné.

Substitution d'un ponceau en maçonnerie à un ponceau en bois à la station de Gronsveld.

Établissement d'une liaison de voies dans les stations de Maestricht et de Wandre.

Installation d'un sémaphore automatique et d'un gabarit de chargement à la station de Maestricht.

Placement de 6 candélabres à Visé, et de 2 candélabres dans chacune des stations de Cheratte et d'Argenteau.

Construction, à la halte de Cornillon, d'un abri en maçonnerie pour voyageurs.

Établissement d'une annexe au bureau du chef de gare et de deux urinoirs en pierre de taille à la station de Visé.

Remplacement : 1° des bandages d'une roue de locomotive-tramway, de 44 roues de tenders et de 19 roues de wagons ; — 2° d'essieux à une locomotive, à 6 tenders et à 6 wagons.

Remise à neuf d'un tender et de 2 voitures à voyageurs.

Renouvellement complet d'une chaudière de locomotive et des caisses de 16 wagons fermés.

Reconstruction d'un wagon à haussertes en wagon fermé.

Mise en service de 9 bâches nouvelles.

Mise en vigueur d'un tarif spécial réduit pour le transport :

1° Des blindes grillées expédiées par quantités de 10,000 kilogrammes ;

2° Du sel gemme brut et raffiné envoyé par quantités de 10,000 kilogrammes, et du sel gemme brut par expéditions de 100,000 kilogrammes, au départ de la station de Varangeville (Est français).

Extension :

1° Du tarif belge-néerlandais aux stations hollandaises du railway Grand Central belge ;

2° Du tarif spécial pour les transports de charbon, cokes et briquettes du bassin de Liège vers le Limbourg hollandais, aux stations de l'État néerlandais situées sur la section de Maestricht à Ruremonde, et aux stations du Grand Central belge existant sur la section de Maestricht à Aix-la-Chapelle.

Liégeois-Limbourgeois.

Réfection de 4,942 mètres courants de voie en rails en fer, au moyen de rails en acier de 38 kilogrammes par mètre courant.

Renouvellement de 1,649 mètres courants de voie sur billes en chêne, au moyen de traverses de même nature de plus fortes dimensions.

Remplacement de billes en chêne par des traverses métalliques, sur une étendue de 1,499 mètres courants.

Établissement de 3,000 mètres de clôtures en vieilles billes destinées à garantir la voie contre la neige.

Construction d'une maisonnette de garde, à deux passages à niveau.

Ouverture d'un point d'arrêt pour le service des voyageurs à Villers-Juprelle.

Malines-Terneuzen.

Renouvellement de 6,800 mètres courants de voie en rails en fer, au moyen de rails en acier Bessemer.

Prolongement du quai de chargement de la station de Bornhem.

Établissement d'un hangar en fer et d'un magasin en fer à mélasses à la station de Terneuzen.

Construction partielle d'un entrepôt à la gare de La Clinge.

Application du frein à vapeur à une locomotive et renouvellement de la chaudière de cette locomotive

Nord belge.

Installation du block-système entre la gare de Statte et la bifurcation vers Liège du raccordement direct de Huy.

Groupement des aiguilles de la tête Nord des garages de droite et des voies de sortie du matériel et de la traction, et installation d'un poste d'enclenchements système Saxby à la gare de Frameries.

Établissement de deux voies de garage pour le matériel avarié à la station de Kinkempois.

Pose d'une voie étroite en rampe pour le chargement du matériel avarié, construction d'une nouvelle lampisterie et installation d'une consigne sur le quai de la halle aux marchandises à la gare d'Andenne.

Modification des voies des gares de Quévry et d'Andenne, pour améliorer le service de la douane et faciliter les manœuvres du service local.

Installation de sept candélabres et de trois lanternes supplémentaires pour l'éclairage au gaz des quais à voyageurs, agrandissement de la lampisterie et déplacement de la chaufferie à la gare de Liège (Longdoz).

Agrandissement général de la gare de Statte.

Construction d'un bureau pour le service de la petite vitesse et transformation de la halle aux marchandises en halle de transbordement à la gare de Quévry.

Agrandissement du bâtiment des voyageurs et construction d'un cabinet d'aisances à la station de Cuesmes.

Augmentation de l'effectif du matériel de transport de cinq voitures à voyageurs de 1^{re} classe garnies du frein à vide.

Transformation d'une voiture de 1^{re} classe et d'une voiture de 3^e classe, à couloir, en voitures doubles pour le service des trains-tramways.

Application du frein à vide à une machine à 2 essieux couplés et à 2 fourgons à bagages pour trains de voyageurs

Affectation, au service des trains-tramways de Mons à Maubeuge, de 2 locomotives à marchandises transformées en machines de tramway.

Remplacement : 1° De 55 wagons à minerais de 10 tonnes et de 9 wagons à charbon de 6 tonnes par des véhicules à caisse fixe de 40 tonnes, pour les transports de combustibles; — 2° De 40 wagons plates-formes ordinaires à bouts tombants par des véhicules à grande plate-forme, pour les transports de rails.

Reconstruction de 50 tombereaux à houille de 40 tonnes avec adjonction d'une guérite à frein à contrepoids, au lieu d'un frein à main.

Adhésion aux diverses modifications ou réductions de tarifs réalisées par l'État, pour les transports en services mixtes et en services internationaux.

Distribution de billets d'aller et retour pour les stations du railway de Chimay.

Création d'un nouveau système de billets de voyageurs pour les trains-tramways.

Arrêt supplémentaire de deux trains à la halte de Tailfer et d'un train à la halte de Beez.

Organisation, entre Flémalle et Liège (Vivegnis), d'un service supplémentaire du dimanche de 6 trains-tramways dans un sens et 5 dans l'autre.

Création d'un nouveau train express international entre Liège et Paris, et d'un nouveau train direct entre Namur et Liège.

Remplacement du train partant à minuit de Bruxelles pour Paris par un train dont le départ de Bruxelles est fixé à 6 heures 40 minutes du soir et l'arrivée à Paris à 11 heures 53 minutes.

Transport et remise à domicile, par le service des télégraphes, des correspondances postales par exprès.

Taviers à Embresin.

Réfection de 1,200 mètres courants de voie en rails de fer sur billes en bois, au moyen de rails d'acier de 22 kilogrammes par mètre courant posés sur traverses en fer.

Mise en service d'une grande voiture à voyageurs montée sur trucks, et d'un nouveau wagon ouvert à marchandises.

Termonde à Saint-Nicolas.

Renouvellement de 1,116 mètres courants de voie en rails de fer, au moyen de rails en acier.

Substitution de 3,133 billes en chêne à des traverses en sapin.

Construction d'une maisonnette à l'usage domestique du chef de station de Hamme.

Mise en service d'une locomotive à 3 paires de roues couplées, et d'une voiture à voyageurs de 3^e classe.

Placement du pantéléphone De Locht-Labie dans les bureaux de la Direction.

Extension à la station de Waesmunster du tarif spécial provisoire à prix réduits pour les transports de houille, etc.



ANNEXES
DE LA PARTIE A.

ACTIF.

N° I. — Bilan. — Situation générale

		SOMMES TOTALES.
Capital utile engagé dans les lignes en exploitation, du chef	des constructions faites pour compte de l'État. (Voir annexe II, litt. A, B, E, F.) fr.	748,475,913 45
	des rachats de lignes au comptant ou moyennant annuités. (Voir annexe II, litt. B, G.)	532,442,148 52
	du parachèvement des lignes exploitées moyennant parts de recettes. (Voir annexe II, litt. C.)	6,795,681 47
Coût approximatif dû pour la ligne d'Anvers à la frontière hollandaise		12,500,000 "
Dépenses prélevées sur les budgets de l'exploitation.	Travaux de premier établissement, antérieurement à 1887	44,154,158 73
	Approvisionnements { Au 1 ^{er} janvier fr. 21,122,074 99 en dépôt (1). { Diminution en 1887 4,462,701 53	49,959,373 46
		135,113,680 30
Solde du compte des intérêts réciproques, du chef des recettes et des dépenses d'exploitation 20,124,555 31		404,000,148 31
Intérêts des soldes annuels actifs, toutes charges réglées 83,875,593 "		
Recettes brutes de l'exploitation		2,472,894,247 89
Produits divers encaissés par l'Administration des Domaines pour le compte des chemins de fer		4,494,441 41
		2,477,388,389 "
Ensemble fr.		3,882,715,812 68

(1) Voir annexes XIII et XIV.

depuis l'origine jusque fin 1887.

PASSIF.

		SOMMES TOTALES
Amortissement à 4 p. % jusqu'au 31 décembre 1886	43,640,992 21	
Amortissement à 3 1/2 p. % à partir de 1887 des capitaux unifiés fin 1886	3,530,343 88	} 47,177,317 78
Amortissement des dépenses utiles effectuées en 1887 et réglées au taux de 3 1/4 p. %	5,981 69	
Reste à amortir	4,223,036,425 37	4,270,213,743 45
Charges des capitaux utiles	849,556,285 61	
Parts des recettes attribuées aux sociétés dont l'État exploite les lignes	146,680,328 54	
Redevance ou loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière.	7,646,533 83	
Sommes liquidées au profit des compagnies concessionnaires pour transports en service ayant transité par leurs lignes et imputées sur budget de dépense	4,625,596 41	} 4,003,882,034 84
Intérêts des avances faites par le Trésor pour le renouvellement de rails	373,285 45	
Intérêts dus au Trésor pour liquidations mensuelles des parts de recettes et trimestrielles pour les redevances	4,588,326 89	} 6,275,643 85
Intérêts à 4 p. % des soldes passifs accumulés antérieurement à 1886	4,687,316 96	
Dépenses d'exploitation	fr.	4,463,961,008 82
Total du passif: fr.		3,746,332,430 66
Pour balance.	{ Parachèvement sur compte d'exploitation fr.	41,154,158 73
	{ Approvisionnement au 31 décembre	49,959,373 46
	{ Soldes actifs accumulés (*)	405,269,849 80
Ensemble. fr.		3,882,715,812 65

(*) Les éléments constitutifs de cette somme se décomposent comme il suit :
 Des soldes des comptes d'intérêts de l'actif, soit fr. 104,000,148 51
 il faut déduire la différence entre les recettes nettes (fr. 2,477,588,589 — 1,455,961,008-82) = 1,015,427,580 18
 et le montant des charges financières, soit. 4,012,157,678 69
1,269,701 49

Fr. 103,269,849 80

(?) Si l'on y ajoute l'amortissement, soit fr. 47,177,517-78 le solde total, s'élèvera à fr. 183,360,699-77. Mais déduction faite des intérêts réciproques, le bénéfice de l'exploitation ne peut être estimé qu'à fr. 83,856,195-51. (Voir p. 13.)

ACTIF.

N° II. — *Compte de premier établissement*

	COUT des LIGNES EXPLOITÉES et de celles en voie de construction.
A. Capital de premier établissement des lignes construites et <i>exploitées</i> par l'Etat, y compris leur parachèvement.	484,963,276 58
B. Capital appliqué aux lignes rachetées et à leur parachèvement.	463,718,513 51
C. Dépenses de parachèvement, spéciales aux lignes exploitées moyennant part de recettes . . .	6,795,651 47
D. Sommes appliquées aux dépendances des stations : excentriques, rails mobiles, évitements, plates-formes tournantes, réservoirs, colonnes hydrauliques, candélabres, machines et outillage des ateliers, pavage, etc.	35,199,393 02
E. Dépenses générales pour études de projets de construction de lignes, personnel, mobilier et frais de bureau.	8,708,462 26
F. Acquisition { pour l'ensemble du réseau fr. 489,614,731 60	} 256,338,416 61
G. matériel { repris aux compagnies. 66,723,635 01	
H. Sommes approximatives, dues pour rachat de lignes exploitées	42,500,000 •
I. CAPITAL UTILE ENGAGÉ DANS LES LIGNES <i>exploitées</i> fr.	4,270,213,743 15
J. Lignes en construction et avances aux sociétés de construction. { Capital . . . 44,608,703 46	} 14,854,263 60
{ Intérêts . . . 245,562 44	
K. CAPITAL DE PREMIER ÉTABLISSEMENT fr.	4,285,068,008 75

Valeurs non amortissables :

Ventes d'immeubles fr.	3,309,657 75
Participation des villes dans divers travaux	391,481 88
Cession gratuite de la ligne de Landen à Saint-Trond	1,364,892 99
Ensemble. fr.	5,062,732 62

et capital utile au 31 décembre 1887.

PASSIF.

	COUT des LIGNES EXPLOITÉES et de celles en voie de construction.
Amortissement à 4 p. % jusqu'au 31 décembre 1886.	43,640,992 21
Amortissement à 3 ½ p. % à partir de 1887 des capitaux unifiés fin 1886	3,530,343 88
Amortissement des dépenses utiles effectuées en 1887 et réglées au taux de 3 ½ p. %	5,984 69
Reste à amortir.	1,223,036,425 37
Ensemble. fr.	1,270,213,743 15
Lignes en construction et avances aux sociétés de construction	14,854,265 60
Montant égal à l'actif total. fr.	1,285,068,008 75

DOIT.

N° III. — COMPTE DE L'EX

Dépenses d'ex- ploitation approximatives	Services communs fr.	4,237,877 37	} 66,772,815 37	} 66,541,005 40	
		Voies et travaux			45,234,000 »
		Traction et matériel			29,042,400 »
		Transports			49,366,818 »
	Perception des recettes et contrôles.	4,844,720 »			
	Crédits supplémentaires et liquidations de créances arriérées rattachées à l'exercice 1886	434,494 33	} - 231,809 97		
	Différence entre l'évaluation des dépenses portées au compte rendu de 1886 et les sommes liquidées définitivement	- 366,304 30			
	Balance : recettes nettes de l'exploitation fr.			57,596,911 76	
			Fr.	424,437,917 46	

N° IV. — COMPTE FINANCIER. —

Charges des capitaux utiles engagés dans le réseau exploité.	Dette unifiée au 31 décem- bre 1886.	Capital réglé	Intérêts.	42,103,560 90	} 46,499,919 26
			Amortissem ^t	3,503,868 78	
		Capital dû pour la ligne d'Anvers à la frontière.	Intérêts.	433,660 48	
			Amortissem ^t	26,475 10	
	Capital dépensé en 1887		Intérêts.	426,372 34	
			Amortissem ^t	5,981 69	
		Parts de recettes versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes.		4,054,734 73	50,938,462 74
		Sommes liquidées au profit de compagnies concessionnaires pour transports en service, ayant transité par leurs lignes depuis 1867		157,962 45	
		Redevance fixe ou loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale.		500,000 »	
		Intérêts du chef d'avances faites pour faciliter l'approvisionnement des rails (1).		25,846 57	
		Intérêts des redevances et des parts de recettes liquidées par le Trésor, soit, eu égard au temps.			43,424 60
		Solde pour balance.	Encaisse de l'exploitation (2)	7,345,345 34	} 405,269,849 80
			Intérêts en compte courant (3)	97,724,504 46	
					Fr. 456,251,737 44

(1) La loi du 24 mai 1882, § 25, avait alloué un crédit de 2,000,000 francs pour constituer un approvisionnement de matériel fixe de la voie, équivalant au produit présumé des matériaux vieux à mettre hors de service dans l'espace d'une année. Ce fonds se trouve actuellement réduit à 500,000 francs par suite de remboursement au Trésor de 1,000,000 de francs le 11 janvier 1887 et 500,000 francs le 1^{er} juin de la même année.

(2) Savoir : fr. 886,896-29 + 57,596,911-76 - 50,938,462-74 = fr. 7,545,345-54.

(3) Savoir : fr. 95,457,914-75 + 5,302,068-39 + 1,007,945-94 - 43,424-60 = fr. 97,724,504-46.

PLOIATION. — *Exercice 1887.*

AVOIR.

	Voyageurs	fr. 40,003,119 46	
	Tickets d'entrée dans les stations	121,377 40	
	Bagages	996,135 20	
Recettes brutes	Petites marchandises.	8,358,598 98	
de	Grosses marchandises	70,212,821 43	124,057,764 23
l'exploitation.	Finances	45,780 21	
	Équipages	498,614 24	
	Chevaux et bestiaux	4,324,045 72	
	Produits extraordinaires	2,797,274 89	
	Produits divers : Location de terrains, de bâtiments, etc. ; vente d'herbages, d'objets trouvés, etc. fr.		80,452 93
		Fr.	124,437,917 46

Exercice 1887. — Charges et ressources.

Soldes au 31 décembre 1886 . . .	<table style="border: none;"> <tr> <td style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">}</td> <td style="padding-left: 10px;">De l'encaisse de l'exploitation (*) fr. 886,896 29</td> <td rowspan="2" style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">}</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 10px;">Des intérêts en compte courant</td> <td style="text-align: right;">93,457,914 73</td> </tr> </table>	}	De l'encaisse de l'exploitation (*) fr. 886,896 29	}	Des intérêts en compte courant	93,457,914 73	94,344,811 02
}	De l'encaisse de l'exploitation (*) fr. 886,896 29	}					
Des intérêts en compte courant	93,457,914 73						
Intérêts à 3 $\frac{1}{2}$ p. % des soldes accumulés	3.302,068 39						
Recettes nettes de l'exploitation de l'exercice 1887	57,596,911 76	61.906,926 09					
Intérêts de ces recettes nettes ($\frac{3 \frac{1}{2} \text{ p. \%}}{2}$)	1,007,945 94						
		Fr. 456,251,737 41					

(*) Voir p. A-10 du compte rendu de 1886.

N° V. — COEFFICIENTS D'EXPLOITATION.

ANNÉES.	RECETTES.			DEPENSES D'EXPLOITATION <i>définitives</i> non compris les travaux de parachèvement.	Coefficients d'exploitation.	Observations.
	PART du TRÉSOR.	PART DES COMPAGNIES dont l'État exploite les lignes.	TOTAL.			
1835	269,362 50	»	269,362 50	168,647 44	62 68	
1836	825,594 01	»	825,594 01	431,135 67	52 22	
1837	1,417,875 18	»	1,417,875 18	1,169,863 34	63 91	
1838	3,098,267 66	»	3,098,267 66	2,747,937 »	88 69	
1839	4,282,686 86	»	4,282,686 86	3,078,917 05	71 89	
1840	5,355,946 38	»	5,355,946 38	3,077,984 08	57 47	
1841	6,261,809 09	»	6,261,809 09	4,469,383 95	71 15	
1842	7,501,862 40	»	7,501,862 40	4,470,466 94	59 71	
1843	9,028,821 87	»	9,028,821 87	5,892,669 56	65 27	
1844	11,247,460 75	»	11,247,460 75	5,968,284 26	53 60	
1845	12,420,850 21	»	12,420,850 21	6,034,946 25	48 58	
1846	13,599,571 22	»	13,599,571 22	6,604,455 98	52 34	
1847	14,730,019 78	46,368 32	14,776,388 10	8,648,283 12	59 68	
1848	12,152,835 71	149,890 58	12,302,726 29	8,591,307 22	69 86	
1849	12,085,002 75	305,510 87	13,290,513 62	7,976,960 92	60 02	
1850	14,710,535 51	388,155 61	15,107,691 12	9,015,462 24	59 68	
1851	15,935,585 89	402,976 40	16,338,562 28	8,358,247 49	51 16	
1852	18,981,973 10	424,031 15	17,406,004 25	8,506,694 54	48 87	
1853	19,140,416 17	607,760 61	19,748,176 81	9,783,330 03	49 54	
1854	21,648,373 36	899,833 64	22,748,227 02	11,031,952 15	48 50	
1855	21,422,400 27	1,201,437 75	24,623,838 02	12,657,057 45	51 49	
1856	23,280,496 57	1,424,423 90	24,704,910 47	14,211,005 07	57 52	
1857	24,089,824 03	1,509,080 71	23,588,904 74	13,009,688 38	58 34	
1858	25,697,670 10	1,683,006 68	27,380,676 18	14,552,526 94	53 11	
1859	26,410,145 50	1,767,652 77	28,177,798 27	14,141,712 13	50 18	
1860	27,885,218 15	1,800,374 68	29,685,592 83	14,093,529 50	47 47	
1861	31,742,852 82	1,990,516 15	33,733,368 97	15,138,165 81	44 88	
1862	30,660,701 08	2,000,941 10	32,661,642 18	14,925,182 78	45 69	
1863	31,849,149 58	2,147,171 22	33,996,320 80	15,626,644 15	47 21	
1864	33,951,375 12	2,357,471 18	36,308,846 30	17,284,050 25	47 60	
1865	35,944,572 83	2,480,408 34	38,424,981 17	19,691,879 19	51 25	
1866	35,223,811 67	3,080,420 11	38,304,231 78	23,209,275 47	60 59	
1867	36,794,647 49	3,372,306 88	40,167,154 37	24,134,038 65	60 08	
1868	38,315,704 21	3,671,291 68	41,986,995 89	24,001,667 35	57 16	
1869	39,991,564 96	3,516,511 56	43,508,076 52	24,416,512 77	56 12	
1870	41,905,348 36	3,473,132 97	45,378,481 34	25,166,835 67	55 46	
1871	58,022,551 19	8,947 687 76	66,970,238 95	35,007,040 06	52 27	
1872	59,846,257 23	9,988,803 31	69,835,060 54	42,211,433 73	60 44	
1873	75,045,412 98	10,933,325 51	85,978,738 49	62,610,568 36	72 82	
1874	76,325,755 16	10,960,398 64	87,286,153 80	60,198,057 85	68 95	
1875	78,055,071 10	11,240,308 29	89,295,379 39	58,172,851 38	65 15	
1876	80,595,362 68	10,034,785 75	90,630,148 43	57,724,438 83	63 69	
1877	87,152,368 10	3,361,685 10	90,514,053 20	55,232,284 05	61 09	
1878	92,331,077 08	3,464,483 63	95,795,560 71	56,951,500 89	59 45	
1879	96,570,571 49	3,620,424 41	100,190,995 90	59,027,677 59	58 92	
1880	109,369,252 24	4,504,122 39	113,873,374 63	68,189,784 16	59 88	
1881	108,907,643 93	4,590,590 83	113,498,234 76	71,006,262 51	62 56	
1882	115,133,278 43	4,210,746 28	119,344,024 71	74,495,746 84	62 42	
1883	117,667,201 61	4,283,359 31	121,950,560 92	73,101,705 17	59 94	
1884	116,052,311 54	4,138,796 97	120,191,108 51	71,499,119 45	59 49	
1885	115,851,558 12	3,920,998 44	119,772,556 56	69,882,443 26	58 35	
1886	112,709,478 91	3,824,382 90	116,533,861 81	66,255,014 21	56 84	
1887	120,083,182 43	4,054,734 73	124,057,764 23	66,541,005 40	53 60	Approximatif. Id.

N° VI. — COMPARAISON DES RECETTES ET DES DÉPENSES DE L'EXPLOITATION.
— EXERCICES 1887 ET 1886.

N° VI. — COMPARAISON DES RECETTES ET DES DÉPENSES DE

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	ANNÉE 1887.	ANNÉE 1886.	DIFFÉRENCES POUR 1887.		
	CHIFFRES approximatifs.	CHIFFRES définitifs.	En plus.	En moins.	
Dépenses.					
Services communs.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	478,800 »	478,764 91	2,738 09	»
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	125,460 »	120,858 76	2,924 24	»
	Matériel et fournitures de bureau.	560,000 »	497,654 16	62,568 84	»
	Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'Administration	40,000 »	40,000 »	»	»
	Secours aux ouvriers qui se trouvent dans une position nécessitéeuse	40,000 »	40,000 »	»	»
	Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité.	58,917 57	58,422 50	498 07	»
	Conférences des chemins de fer belges et conférences internationales.	10,000 »	9,555 51	646 69	»
		1,287,877 57	1,218,710 44	+ 69,166 95	
Voies et travaux.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,869,000 »	1,880,096 67	»	11,096 67
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	9,333,000 »	9,476,702 62	»	141,702 62
	Billets, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie	1,900,000 »	2,500,000 »	»	600,000 »
	Travaux d'entretien et d'amélioration, outils, ustensiles, objets divers, loyers de locaux	2,450,000 »	2,477,222 24	»	47,222 24
		18,254,000 »	16,034,021 53	— 800,021 53	
Traction et matériel.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,642,000 »	1,628,657 08	13,562 93	»
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	10,810,000 »	10,470,916 31	39,083 69	»
	Primes d'économie et de régularité.	538,400 »	350,220 50	5,179 50	»
	Combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois	3,580,000 »	3,306,901 12	75,098 88	»
	Entretien, réparation et renouvellement du matériel.	42,758,000 »	41,536,448 95	1,598,881 07	»
	29,042,400 »	27,815,125 91	+ 1,829,276 09		
Transports.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	8,911,777 »	8,854,502 53	77,474 47	»
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois.	5,948,741 »	6,011,370 79	»	62,629 79
	Primes pour encourager la marche régulière des trains.	590,000 »	588,918 28	1,081 72	»
	Frais d'exploitation	1,850,000 »	1,783,915 96	46,086 04	»
	Camionnage : Prise et remise à domicile	1,781,000 »	1,719,598 60	31,604 40	»
	Pertes et avaries; indemnités du chef d'accidents survenus sur le chemin de fer, contentieux	500,000 »	523,223 58	»	23,223 58
	Redevances aux compagnies pour l'usage de leur matériel.	38,500 »	31,852 52	5,447 48	»
	Ristourne à des établissements industriels	»	11,219 06	»	11,219 06
	19,566,818 »	19,504,196 52	+ 62,621 68		
Perception et Contrôle des recettes.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,736,000 »	1,760,111 95	»	4,111 95
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	88,720 »	84,541 61	1,378 39	»
		1,841,720 »	1,844,453 54	— 2,733 54	
Ensemble.					
Dépenses approximat. portées au compte de 1886.	66,772,815 57	63,914,803 74	+ 858,309 65		
Dépenses en moins pour 1886, à déduire	251,809 97	66,146,313 71			
Dépenses approximatives pour 1887 fr.	66,541,005 40				

L'EXPLOITATION. — EXERCICES 1887 ET 1886.

DÉSIGNATION DES RECETTES.	Année 1887.	Année 1886.	DIFFERENCES POUR 1887.	
			En plus.	En moins.
Produits ou droits constatés.				
Voyageurs	40,124,496 56	58,850,699 16	1,295,797 40	"
Bagages	996,153 20	974,451 95	21,705 27	"
Petites marchandises	8,558,598 98	8,204,988 97	95,610 01	"
Grosses —	70,212,821 45	64,289,577 81	5,925,445 62	"
Équipages	45,780 21	45,011 56	768 85	"
Finances	198,611 24	206,255 29	"	7,024 05
Chevaux et bestiaux	1,524,045 72	1,547,054 12	"	22,988 40
Produits extraordinaires	2,797,274 89	2,481,842 66	513,452 23	"
Ensemble fr.	124,057,764 25	116,459,621 50	7,648,755 58	50,612 45
<i>Produits divers</i> : Location de terrains, de bâtiments, etc.; vente de mobilier, de plantations, d'objets non réclamés, etc.	80,152 95	94,240 51	"	14,087 56
			7,648,755 58	44,700 05
Recettes brutes totales. . . fr.	124,157,917 16	116,553,861 81	+ 7,604,055 33	
Part de recettes servies aux compagnies dont l'Etat exploite les lignes	4,054,754 75	5,824,582 90	+ 230,331 85	
	120,083,162 45	112,709,478 91	+ 7,573,703 82	

N° VII. — Détermination du temps moyen restant à courir pour acquitter la dette restant à amortir fin 1886, à raison de sa conversion de 4 p. % en 3 1/2 p. %.

Année.	CAPITAUX DÉPENSÉS ANNUELLEMENT. 1	AMORTISSEMENTS SUCCESSIFS jusque fin 1886 au taux d'intérêt de 4 p. %.		RESTE A AMORTIR FIN 1886.	
		ANNÉES COURUES. 2	SOMMES 3	ANNÉES restant à courir. 4	SOMMES. 5
1835	1,952,224 79	52	380,513 02	38	1,571,711 77
1836	3,986,852 24	51	742,307 11	39	3,244,545 13
1837	12,759,676 29	50	2,269,303 18	40	10,490,373 11
1838	17,825,439 57	49	3,018,722 33	41	14,806,717 24
1839	14,499,970 51	48	2,349,621 45	42	12,150,349 06
1840	12,623,234 77	47	1,952,915 38	43	10,670,319 39
1841	13,741,702 68	46	2,026,181 34	44	11,715,521 34
1842	20,478,072 95	45	2,888,557 45	45	17,589,515 50
1843	14,218,876 03	44	5,937,727 85	46	38,281,148 18
1844	7,240,283 71	43	924,791 90	47	6,316,491 81
1845	4,894,899 98	42	595,230 45	48	4,299,669 53
1846	6,356,987 39	41	736,050 48	49	5,620,936 91
1847	3,944,616 74	40	433,488 94	50	3,511,127 80
1848	3,252,320 48	39	341,045 93	51	2,911,274 55
1849	2,856,757 46	38	284,613 35	52	2,572,144 11
1850	959,000 12	37	90,799 28	53	868,200 84
1851	453,313 70	36	39,683 52	54	413,630 18
1852	1,051,487 65	35	89,552 73	55	961,934 92
1853	1,126,666 73	34	90,986 16	56	1,035,680 57
1854	3,671,142 37	33	281,042 98	57	3,390,099 39
1855	4,940,232 44	32	358,744 77	58	4,581,487 67
1856	1,874,205 05	31	129,318 60	59	1,744,886 45
1857	18,067,836 13	30	1,185,618 99	60	16,882,217 14
1858	3,112,057 60	29	190,981 25	61	2,921,073 35
1859	695,992 70	28	40,181 05	62	655,811 65
1860	2,345,614 33	27	126,545 63	63	2,219,068 70
1861	4,785,952 18	26	243,164 18	64	4,542,788 "
1862	6,096,939 06	25	290,477 05	65	5,806,462 01
1863	5,121,952 04	24	229,913 87	66	4,892,038 17
1864	3,983,705 50	23	166,060 11	67	3,816,645 39
1865	7,075,140 98	22	277,767 22	68	6,797,373 76
1866	9,132,299 82	21	333,129 64	69	8,799,170 18
1867	12,482,902 55	20	431,204 43	70	12,051,698 12
1868	736,185 97	19	23,244 25	71	712,941 72
1869	2,018,188 55	18	58,546 01	72	1,959,642 54
1870	4,467,858 05	17	119,143 60	73	4,348,714 45
1871	13,379,996 08	16	1,096,827 32	74	12,283,168 76
1872	35,702,316 66	15	805,636 44	75	34,896,680 22
1873	193,951,329 58	14	4,106,204 65	76	189,845,124 93
1874	39,324,098 48	13	720,956 29	77	38,603,142 19
1875	14,783,096 18	12	245,456 54	78	14,537,639 64
1876	73,973,320 53	11	1,132,282 40	79	72,841,038 13
1877	226,675,599 40	10	3,168,028 07	80	223,507,571 33
1878	44,621,642 56	9	594,444 12	81	44,027,198 44
1879	52,639,580 69	8	528,203 70	82	52,111,376 99
1880	65,522,924 95	7	557,095 85	83	64,965,829 10
1881	61,373,757 27	6	433,375 25	84	60,940,382 02
1882	66,971,616 03	5	377,986 12	85	66,593,629 91
1883	21,338,864 12	4	27,527 16	86	21,311,336 96
1884	21,583,211 43	3	66,192 57	87	21,517,018 86
1885	22,824,150 06	2	44,334 97	88	22,782,815 09
1886	9,494,081 33	1	2,262 28	89	9,491,819 05
	1,258,990,174 46	(¹) 15 1/2	43,640,992 21	(¹) 74 3/4	1,215,349,182 25

(¹) Ces résultats s'obtiennent en multipliant le capital restant dû annuellement, par les années courues et celles restant à courir et en divisant ensuite la somme de chacun des résultats par la dette totale restant à amortir.

N° VIII. — *Table d'amortissement de la dette du chemin de fer fin 1886.*
en 74 ⁸/₁₂ annuités, au taux de 5 ¹/₂ p. %.

(Coefficient d'amortissement : 0^f,2904798 par 100 francs.)

ANNÉES.	RESTE A AMORTIR au 1 ^{er} janvier de chaque exercice.	ANNUITÉS.			RESTE A AMORTIR au 31 décembre de chaque exercice.
		INTÉRÊTS à 3 ¹ / ₂ p. %.	AMORTISSEMENT.	ENSEMBLE.	
1887	1,215,349,482 25	42,537,224 38	3,530,343 88	46,067,565 26	1,211,818,838 37
1888	1,211,818,838 37	42,413,659 34	3,653,905 92	46,067,565 26	1,208,164,932 45
1889	1,208,164,932 45	42,285,772 64	3,784,792 62	46,067,565 26	1,204,383,139 83
1890	1,204,383,139 83	42,153,409 89	3,914,155 37	46,067,565 26	1,200,468,984 46
1891	1,200,468,984 46	42,016,414 46	4,054,150 80	46,067,565 26	1,196,417,833 66
1892	1,196,417,833 66	41,874,624 48	4,192,941 08	46,067,565 26	1,192,224,892 58
1893	1,192,224,892 58	41,727,874 24	4,339,694 02	46,067,565 26	1,187,885,198 56
1894	1,187,885,198 56	41,575,981 95	4,491,583 31	46,067,565 26	1,183,393,615 25
1895	1,183,393,615 25	41,418,776 53	4,648,788 73	46,067,565 26	1,178,744,826 52
1896	1,178,744,826 52	41,256,068 93	4,814,496 33	46,067,565 26	1,173,933,330 49
1897	1,173,933,330 49	41,087,666 56	4,979,898 70	46,067,565 26	1,168,953,431 49
1898	1,168,953,431 49	40,913,370 40	5,154,495 16	46,067,565 26	1,163,799,236 33
1899	1,163,799,236 33	40,732,973 27	5,334,591 99	46,067,565 26	1,158,464,644 34
1900	1,158,464,644 34	40,546,262 55	5,521,303 74	46,067,565 26	1,152,943,341 63
1901	1,152,943,341 63	40,353,016 96	5,714,548 30	46,067,565 26	1,147,228,793 33
1902	1,147,228,793 33	40,153,007 78	5,914,537 48	46,067,565 26	1,141,314,235 85
1903	1,141,314,235 85	39,945,997 89	6,124,567 37	46,067,565 26	1,135,192,668 48
1904	1,135,192,668 48	39,731,743 38	6,335,824 88	46,067,565 26	1,128,856,846 60
1905	1,128,856,846 60	39,509,989 64	6,557,575 65	46,067,565 26	1,122,299,270 95
1906	1,122,299,270 95	39,280,474 47	6,787,090 79	46,067,565 26	1,115,512,180 46
1907	1,115,512,180 46	39,042,926 31	7,024,638 95	46,067,565 26	1,108,487,544 24
1908	1,108,487,544 24	38,797,063 94	7,270,504 32	46,067,565 26	1,101,217,039 89
1909	1,101,217,039 89	38,542,596 40	7,524,968 86	46,067,565 26	1,093,692,071 03
1910	1,093,692,071 03	38,279,229 49	7,788,342 77	46,067,565 26	1,085,903,728 26
1911	1,085,903,728 26	38,006,630 49	8,060,934 77	46,067,565 26	1,077,842,793 49
1912	1,077,842,793 49	37,724,498 34	8,343,066 92	46,067,565 26	1,069,499,726 57
		1,031,907,214 08	115,849,455 68	1,197,756,696 76	

ANNEES.	RESTE A AMORTIR au 1 ^{er} janvier de chaque exercice.	ANNUITÉS.			RESTANT A AMORTIR au 31 décembre de chaque exercice.
		INTÉRÊTS à 3 ½ p. o/o.	AMORTISSEMENT.	ENSEMBLE	
		1,051,907,241 08	143,849,435 68	1,197,756,696 76	
1913	1,069,499,726 57	37,432,490 43	8,635,074 83	46,067,565 26	1,060,864,651 74
1914	1,060,864,651 74	37,130,262 81	8,937,302 45	46,067,565 26	1,031,927,349 29
1915	1,031,927,349 29	36,817,457 23	9,250,108 03	46,067,565 26	1,042,677,241 26
1916	1,042,677,241 26	36,493,703 44	9,573,861 82	46,067,565 26	1,033,403,379 44
1917	1,033,403,379 44	36,158,618 28	9,908,946 98	46,067,565 26	1,023,494,432 46
1918	1,023,494,432 46	35,814,805 14	10,253,760 12	46,067,565 26	1,012,938,672 34
1919	1,012,938,672 34	35,452,853 53	10,614,711 73	46,067,565 26	1,002,323,960 61
1920	1,002,323,960 61	35,081,338 62	10,936,226 64	46,067,565 26	991,337,733 97
1921	991,337,733 97	34,696,820 69	11,370,744 57	46,067,565 26	979,966,989 40
1922	979,966,989 40	34,298,844 63	11,768,720 63	46,067,565 26	968,498,268 77
1923	968,498,268 77	33,886,939 41	12,180,625 85	46,067,565 26	956,017,642 92
1924	956,017,642 92	33,460,617 50	12,606,947 76	46,067,565 26	943,410,695 46
1925	943,410,695 46	33,019,374 33	13,048,190 93	46,067,565 26	930,362,504 23
1926	930,362,504 23	32,562,687 65	13,504,877 61	46,067,565 26	916,837,626 62
1927	916,837,626 62	32,090,016 93	13,977,548 33	46,067,565 26	902,880,078 29
1928	902,880,078 29	31,600,802 74	14,466,762 52	46,067,565 26	888,413,315 77
1929	888,413,315 77	31,094,466 05	14,973,099 21	46,067,565 26	873,440,246 56
1930	873,440,246 56	30,570,407 58	15,497,157 68	46,067,565 26	857,943,058 88
1931	857,943,058 88	30,028,007 06	16,039,558 20	46,067,565 26	841,903,506 68
1932	841,903,506 68	29,466,632 52	16,600,942 74	46,067,565 26	825,302,557 94
1933	825,302,557 97	28,885,539 53	17,181,975 73	46,067,565 26	808,120,582 21
1934	808,120,582 21	28,284,220 38	17,783,344 88	46,067,565 26	790,337,237 33
1935	790,337,237 33	27,661,803 30	18,403,761 96	46,067,565 26	771,931,473 37
1936	771,931,473 37	27,017,601 64	19,049,963 62	46,067,565 26	752,881,511 75
1937	752,881,511 75	26,350,852 97	19,716,742 29	46,067,565 26	733,164,799 46
1938	733,164,799 46	25,660,767 98	20,406,797 28	46,067,565 26	712,758,002 48
1939	712,758,002 48	24,946,530 08	21,121,035 48	46,067,565 26	691,636,967 »
1940	691,636,967 »	24,207,293 84	21,860,271 42	46,067,565 26	669,776,693 58
		1,942,076,037 37	545,572,486 67	2,487,648,524 04	

ANNÉES.	RESTE A AMORTIR au 1 ^{er} janvier de chaque exercice.	ANNUITÉS.			RESTANT A AMORTIR au 31 décembre de chaque exercice.
		INTÉRÊTS à 3 $\frac{1}{2}$ p $\frac{1}{2}$ o	AMORTISSEMENT	ENSEMBLE.	
		1,942,076,037 37	545,572,486 67	2,487,648,524 04	
1941	669,776,695 58	23,442,181 35	22,625,380 91	46,067,565 26	647,431,314 67
1942	647,431,314 67	22,650,296 01	23,417,269 25	46,067,565 26	623,734,045 42
1943	623,734,045 42	21,830,691 59	24,236,873 67	46,067,565 26	599,497,471 75
1944	599,497,471 75	20,982,401 01	25,085,464 25	46,067,565 26	574,412,007 50
1945	574,412,007 50	20,104,420 26	25,963,145 "	46,067,565 26	548,448,862 50
1946	548,448,862 50	19,195,710 19	26,871,855 07	46,067,565 26	521,577,007 43
1947	521,577,007 43	18,253,193 26	27,812,370 "	46,067,565 26	493,764,637 43
1948	493,764,637 43	17,281,762 34	28,785,802 95	46,067,565 26	464,978,834 48
1949	464,978,834 48	16,274,259 24	29,793,306 05	46,067,565 26	435,185,528 43
1950	435,185,528 43	15,231,493 49	30,836,071 77	46,067,565 26	404,349,456 66
1951	404,349,456 66	14,152,230 98	31,915,334 28	46,067,565 26	372,434,122 38
1952	372,434,122 38	13,035,194 28	33,032,370 98	46,067,565 26	339,401,751 40
1953	339,401,751 40	11,879,061 30	34,188,503 96	46,067,565 26	305,243,247 44
1954	305,243,247 44	10,682,463 66	35,385,101 60	46,067,565 26	269,828,145 81
1955	269,828,145 84	9,443,983 41	36,623,580 13	46,067,565 26	233,204,565 69
1956	233,204,565 69	8,162,159 80	37,905,403 46	46,067,565 26	195,299,160 23
1957	195,299,160 23	6,835,470 61	39,232,094 65	46,067,565 26	156,067,065 58
1958	156,067,065 58	5,462,347 29	40,605,217 97	46,067,565 26	115,461,847 61
1959	115,461,847 61	4,044,464 67	42,026,400 59	46,067,565 26	73,435,447 02
1960	73,435,447 02	2,570,240 65	43,497,324 61	46,067,565 26	29,938,122 44
1961	29,938,122 44	696,944 58	29,938,122 44	30,635,037 99	"
		2,224,285,683 98	1,215,349,182 25	3,439,634,866 23	

N° IX. — DÉVELOPPEMENT DES LIGNES EXPLOITÉES A DOUBLE ET A SIMPLE VOIE.

	1886.	1887.			
		DOUBLE VOIE.	SIMPLE VOIE.	ENSEMBLE.	
A. Lignes construites	directement par l'État	739,1	(¹) 660,7	(¹) 83,5	744,2
	à forfait pour son compte.	650,6	14,7	658,1	672,8
B. Lignes exploitées par l'État moyennant parts de recettes jusqu'à l'expiration du terme des concessions	Tournai à Jurbise	42,1	42,1	"	42,1
	Hal à Ath et Tournai à la frontière.	43,7	43,7	"	43,7
	Braine-le-Comte à Gand	55,8	55,8	"	55,8
	Junction belge-prussienne	48,6	46,2	2,4	48,6
	Plateaux de Herve	34,0	"	34,0	34,0
	Spa à la frontière grand-ducale.	54,7	"	54,7	54,7
	Hesbaye-Condruz	74,4	"	74,4	74,4
	323,3	157,8	165,5	323,3	
C. Lignes rachetées moyennant annuités, à servir jusqu'au terme des concessions.	Mons à Manage.	30,1	25,0	5,1	30,1
	Luxembourg	308,1	226,4	81,7	308,1
	Bassins-Bouillers	(²) 660,3	412,4	547,6	660,0
	998,5	363,8	634,4	998,2	
D. Lignes rachetées comptant.	Pepinster à Spa	42,5	"	42,5	42,5
	Dendre-et-Waes.	102,0	400,4	4,6	102,0
	Lignes des Flandres	242,7	"	242,4	242,4
	Saint-Ghislain à Erbisœul	9,2	9,2	"	9,2
	Anvers à la frontière néerlandaise.	27,0	27,0	"	27,0
	Marbehan à Virton	34,7	"	31,7	34,7
	Lierre à Turnhout.	37,0	"	37,0	37,0
	462,1	136,6	325,2	461,8	
Longueur totale des lignes appartenant à l'État (A + C + D)	2,850,3	1,175,8	1,701,2	2,877,0	
Longueur totale exploitée (⁴)	3,173,6	1,333,6	1,866,7	3,200,3	

(¹) Non compris la ligne de Landen à Saint-Trond, soit 10k,220, cédée gratuitement en 1836 à la Société concessionnaire de Landen à Hasselt.

(²) Y compris 24,4, raccordement de Mons-Midi à Cilly exploité par l'État et à son profit exclusif, c'est-à-dire sans devoir payer de redevance à la Compagnie propriétaire.

(³) En ajoutant les parties exploitées en commun avec l'État, on trouve le total de 770k,167 qui sert de base pour le partage des recettes de 1871 à 1876 et pour fixer l'annuité de 8,471,837 francs payée dès 1877 (voir compte rendu de 1878, page 316.)

(⁴) Pour les années antérieures de 1855 à 1884, voir p. A-86 du compte rendu de 1884.

N° X — Situation de l'effectif du matériel roulant. — Renouvellements et extension.

ANNÉES	ENTRÉES				SORTIES			REGISTRATION ou diminution du PARC	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE		BALANCE de RENOUVELLEMENT	
	PREMIER établissement — Extensions	RENOUVELLEMENT		TOTAL	A RENOUVELIR		TOTAL		Existant.	Devant EXISTIR d'après colonne 2	Avance	Arrière
		MATÉRIEL			MATÉRIEL							
		neuf.	transformé		démol.	transformé						
Locomotives.												
1835	308	(1) 189	51	598	174	51	225	+ 373	373	358	45	•
1869	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1870	"	(1) 4	6	7	3	6	9	— 2	371	358	13	"
1871	(2) 167	28	46	214	4	46	20	+ 191	567	525	42	"
1872	51	35	7	96	13	7	20	+ 76	635	579	56	"
1873	75	(2) 4	9	85	8	9	47	+ 68	706	654	52	"
1874	86	"	10	96	10	10	20	+ 76	782	740	42	"
1875	(3) 203	"	"	203	6	"	6	+ 197	979	943	36	"
1876	78	"	2	80	10	2	12	+ 68	1,047	1,021	26	"
1877	26	"	3	29	7	3	10	+ 49	1,096	1,047	49	"
1878	(4) 32	"	25	57	13	25	38	+ 19	1,065	1,079	14	"
1879	(5) 53	24	5	82	13	5	18	+ 64	1,159	1,132	27	"
1880	(6) 131	4	8	133	17	8	25	+ 116	1,267	1,263	4	"
1881	(7) 184	20	22	226	15	22	37	+ 189	1,456	1,457	1	"
1882	98	29	3	130	13	3	16	+ 114	1,570	1,545	25	"
1883	(8) 118	14	"	132	15	"	15	+ 117	1,687	1,663	24	"
1884	66	3	"	69	16	"	16	+ 53	1,740	1,720	20	"
1885	35	16	"	51	(10) 33	"	33	+ 18	1,785	1,764	21	"
1886	29	7	"	36	32	"	32	+ 4	1,792	1,793	1	"
1887	20	4	"	24	34	"	34	— 43	1,749	1,813	64	34
	4,813	402	167	2,382	436	167	603					
		569										

(1) Dans ce chiffre sont comprises les locomotives construites à l'Arsenal de Malines, avec pièces principales fournies par l'industrie, savoir : 6 en 1859, 14 en 1860, 6 en 1861, 4 en 1862, 4 en 1863, 3 en 1864 et 1 en 1870.
(2) Dont 136 reprises à la Société générale d'exploitation.
(3) Provenant de la transformation d'un tender (Sturock).
(4) Dont 106 venant des lignes du Luxembourg, 50 acquises par l'État en 1874, pour assurer le service sur ce nouveau réseau, et 5 venant de la Compagnie de Hesbaye-Condruz.

(5) Dont 5 reprises aux lignes des Flandres.
(6) — 8 — — — — — et 3 reprises au chemin de fer de Saint-Nicolas à Fribourg.
(7) Dont 10 reprises aux lignes des Flandres.
(8) Dont 4 reprises à la ligne de Marchion à Virton.
(9) — 6 — — — — — de Terre-Turnhout.
(10) — 9 cédées à la Société anonyme « La Métallurgique ».

Tenders.												
1835	316	461	"	477	190	"	190	+ 287	287	316	"	29
1869	"	45	"	45	20	"	20	— 5	282	316	"	34
1870	(1) 112	40	"	122	45	"	45	+ 107	389	428	"	39
1872	59	45	"	75	22	"	22	+ 52	441	487	"	46
1873	79	"	"	79	20	(2) 4	21	+ 58	499	556	"	67
1874	40	(3) 4	"	44	21	"	21	+ 20	(4) 519	606	"	87
1875	(5) 121	50	"	171	21	"	21	+ 150	669	727	"	58
1876	72	(6) 41	"	113	13	"	13	+ 400	769	799	"	30
1877	28	"	"	28	10	"	16	+ 42	781	827	"	46
1878	(7) 12	"	"	12	14	"	11	— 4	782	839	"	57
1879	(8) 32	"	"	32	24	"	24	— 8	790	871	"	81
1880	(9) 49	"	"	49	7	"	7	+ 42	832	920	"	88
1881	103	29	"	134	7	"	7	+ 127	(10) 959	954	(11) 6	"
1882	109	14	"	123	17	"	17	+ 106	(12) 1,065	1,062	(13) 3	"
1883	(14) 157	16	"	163	16	"	16	+ 147	(15) 1,212	1,209	(16) 3	"
1884	28	"	"	28	20	"	20	+ 8	(17) 1,220	1,237	"	(18) 17
1885	32	8	"	40	(19) 59	"	59	— 49	(20) 1,201	1,269	"	(21) 68
1886	49	1	"	20	39	"	39	— 49	(22) 1,182	1,288	"	(23) 106
1887	18	"	"	18	39	"	39	— 21	(24) 1,161	1,306	"	(25) 145
	4,378	361	"	1,739	577	1	578					

(1) Provenant de la Société générale d'exploitation.
(2) Tender Sturock transformé en locomotive de gare.
(3) Provenant de la transformation d'un wagon.
(4) Dont 5 cédées en 1874 au Luxembourg.
(5) Venant des lignes du Grand Luxembourg.
(6) Dont 1 construit à l'Arsenal, en utilisant la caisse de l'ancien tender Sturock [voir note (2)].
(7) Dont 1 repris aux lignes des Flandres.
(8) — 5 — — — — —
(9) — 9 — — — — —
(10) Y compris 3 tenders affectés à un service spécial, aux ateliers de Malines et de l'Uttré.
(11) Dans le chiffre du renouvellement des tenders, il a été tenu compte des locomotives-tenders démolies et des machines de l'État livrées sur fonds du budget en remplacement de locomotives et tenders indépendants, la démolition ou la fourniture d'une machine tender correspondant bien

réellement à la démolition ou à la fourniture d'une locomotive et d'un tender.
Effectif des locomotives à tenders indépendants 959
des tenders affectés au service de ces machines 956
Soit une différence de 3 tenders en moins sur l'effectif et par conséquent de 3 tenders en plus qu'il y a lieu de renouveler.
Le renouvellement des locomotives étant en avance de 9, le renouvellement des tenders sera donc également d'une avance de 9-3=6.
(2) Même observation qu'au no (11), y compris 31 machines-tenders.
(3) — — — — — (11), — 40 — — — — —
(4) Y compris 6 tenders repris à la Compagnie de Liège-Turnhout.
(5) Même observation qu'au no (11), y compris 48 machines-tenders.
(6) — — — — — (11), — 37 — — — — —
(7) Y compris 9 tenders cédés à la Société « La Métallurgique ».
(8) Même observation qu'au no (11), y compris 45 machines-tenders.
(9) — — — — — (11) — 52 — — — — —

N° X (suite). — Situation de l'effectif du

ANNÉES	ENTRÉES.					SORTIES.				REGRAFISME ou diminution de PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT		
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT			PREMIER établissement — Changem ^t de classification	A RENOUVELER.		TOTAL.		Existant.	Devant EXISTER d'après colonnes 2, 3 et 7.	Avance.	Arrière.	
	Extensions. Matériel neuf.	Changem ^t de classification.	MATÉRIEL		TOTAL.		MATÉRIEL								
			neuf.	transformé.			démoli.	transformé.							
1876	2	»	»	»	(1) 2	»	»	»	»	+	2	2	2	»	»
1877	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	2	»	»
1878	11	»	»	»	11	»	»	»	»	+	11	13	13	»	»
1879	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	13	13	»	»
1880	4	»	4	»	2	»	1	»	1	+	1	14	14	»	»
1881	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	14	14	»	»
1882	»	»	»	»	»	»	1	»	1	-	1	13	14	»	1
1883	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	13	14	»	1
1884	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	13	14	»	1
1885	»	»	4	»	1	»	»	»	»	+	1	14	14	»	1
1886	9	»	4	»	10	»	»	»	»	+	10	24	23	1	»
1887	23	»	»	»	23	»	»	»	»	+	23	47	46	1	»
	46	»	3	»	49	»	2	»	2						

Voitures à vapeur.

(1) Construites à l'Arsenal de Malines.

Véhicules pour trains de voyageurs.

1835 à 1858	940	»	»	»	»	»	»	»	»	»	(1) 1,143	940	203	»	
1859 à 1869	953	»	221	6	1,180	»	403	90	493	+	687	1,830	1,893	»	63
1870	»	»	74	15	86	»	24	12	36	+	50	1,880	1,893	»	13
1871	(2) 334	»	74	5	413	»	53	»	53	+	360	2,240	2,227	»	13
1872	139	286	49	»	444	301	45	»	346	+	98	2,338	2,351	»	13
1873	185	3	3	»	491	229	76	»	305	+	114	2,224	2,310	»	86
1874	»	32	481	»	213	(3) 1	79	(4) 2	82	+	131	2,355	2,341	»	14
1875	(5) 294	129	(6) 100	»	(5) 520	»	72	(7) 5	77	+	443	(5) 2,798	2,761	(6) 37	»
1876	63	»	123	»	186	»	84	»	84	+	102	2,900	2,824	»	76
1877	57	4	48	»	106	»	65	»	65	+	41	2,941	2,881	»	60
1878	(8) 187	»	157	20	364	»	47	20	67	+	297	3,238	3,069	»	169
1879	(9) 237	»	31	64	332	(10) 1	62	64	127	+	205	3,443	3,305	»	138
1880	(11) 266	»	284	152	702	(10) 1	56	152	209	+	493	3,936	3,570	»	366
1881	(12) 10	»	22	1	33	»	75	1	76	-	43	3,893	3,580	»	313
1882	(13) 137	4	4	14	173	»	54	10	64	+	109	4,002	3,738	»	264
1883	122	»	51	3	176	»	41	3	44	+	132	4,134	3,860	»	274
1884	80	(14) 51	8	»	139	»	80	»	80	+	59	4,193	3,991	»	202
1885	77	»	5	»	82	»	78	5	83	-	1	4,192	4,068	»	124
1886	41	»	103	»	144	»	68	14	82	+	32	4,221	4,079	»	145
1887	26	»	405	»	431	»	62	40	102	+	29	4,253	4,105	»	148
	4,135	503	1,610	277	5,585	533	1,524	418	2,475						
1er établisst.	4,638				4,887				1,942						
Montant des sorties	533				203	Excédent des entrées sur les sorties au 31 décemb. 1858.									
Reste	4,105				Total.	2,090									

(1) Dont 6, provenant de la ligne de Mons à Manège, renseignés au compte rendu de 1859, bien qu'utilisés en 1857.
 (2) Dont 319 repris à la Société générale d'exploitation.
 (3) Une voiture déduite pour rectification.
 (4) Transformés en bureaux.
 (5) Dont 7 repris à la Compagnie de Hesbaye-Condruz, + 215 restant des 299 repris, en 1872, à la Compagnie du Luxembourg, + 39 autres acquis par l'État pour assurer le service des lignes du Luxembourg.
 (6) Non compris 3 voitures construites et livrées en 1875, sur les fonds de l'exercice 1876, et dont il a été tenu compte à la situation établie pour 1876.

(7) Dont 3 transformés en bureaux.
 (8) — 41 repris aux lignes des Flandres.
 (9) — 33 — — — — et 9 repris au chemin de fer de Saint-Ghislain à Erbiséul.
 (10) Affecté au service du train royal.
 (11) Dont 38 repris aux lignes des Flandres.
 (12) 10 véhicules repris à la ligne de Marbehan à Vitton.
 (13) Dont 28 repris à la ligne de Lierre à Turnhout.
 (14) — 51 wagons à marchandises passés dans la catégorie du matériel à voyageurs.

matériel roulant. — Renouvellements et extensions.

ANNÉES.	ENTRÉES.				SORTIES.				RECROUSTEMENT ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT		
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.		TOTAL.	A RENOUVELER		TOTAL.		Existant.	Dont EXISTER d'après colonnes 2, 3 et 7	Avance.	Arrière.	
	Extensions. — Matériel neuf	Changement de classification	MATÉRIEL			MATÉRIEL								
			neuf.	transformé.		démoli.	transformé.							
1835 à 1838	7,336	»	»	»	»	»	»	»	(1) 6,963	7,336	»	373		
1839 à 1869	3,972	»	3,190	73	7,235	»	4,036	40	4,016	+ 3,189	40,152	41,308	»	1,156
1870	476	»	4,210	12	4,698	»	338	45	363	+ 4,345	41,497	41,784	»	287
1871	2,926	»	396	»	9,657	»	237	5	242	+ 9,415	20,942	21,045	»	433
1872	1,623	304	639	»	2,663	286	254	»	510	+ 2,023	22,935	22,683	252	»
1873	451	229	4	»	631	3	339	(8) 2	342	+ 339	23,274	23,360	»	86
1874	23	»	6	»	29	32	210	»	244	- 215	23,059	23,351	»	292
1875	5,463	»	(6) 789	2	5,954	129	296	(4) 4	429	+(9) 5,325	(5) 28,584	28,385	(6) 499	»
1876	4,439	»	(7) 613	4	4,753	»	601	»	601	+ 4,452	29,736	29,524	212	»
1877	523	»	757	1	4,281	(8) 6	356	4	563	+ 718	30,454	30,041	413	»
1878	1,034	»	240	94	4,335	»	664	91	752	+ 583	31,037	31,075	»	38
1879	(10) 986	»	520	436	4,642	(11a) 516	447	436	4,099	+ 543	31,580	31,545	35	»
1880	(12) 3,418	»	8	331	3,767	(11b) 52	358	334	744	+ 3,016	34,596	34,914	»	315
1881	(14) 3,363	»	103	559	4,025	»	245	559	804	+ 3,221	37,817	38,274	»	457
1882	(14) 3,924	»	»	40	3,964	»	356	41	397	+ 3,567	41,384	42,198	»	814
1883	466	»	424	27	947	»	505	27	532	+ 385	41,769	42,664	»	895
1884	200	»	586	(16) 4	787	(15) 51	609	»	660	+ 427	41,896	42,813	»	917
1885	4	»	104	(17) 6	111	»	593	»	593	- 482	44,414	42,814	»	1,400
1886	»	»	240	44	224	»	682	»	682	- 458	40,956	42,814	»	4,858
1887	»	»	»	40	40	»	403	»	405	- 365	40,891	42,814	»	2,223 (18)
	43,359	530	9,766	4,334	47,653	1,075	41,728	4,222	14,025					
fer établisst.	43,889		41,400				12,950							
Montants des sor- ties . . .	1,075				Excédent des sorties sur les en- trées au 31 décembre 1888		373							
Reste . . .	42,814						Total . . .						13,323	

Véhicules pour trains de marchandises.

(1) Dont 697, provenant de la ligne de Mons à Manage, renseignés aux comptes rendus de 1859 et de 1860, bien qu'utilisés en 1857.
 (2) Dont 8,100 repris à la Société générale d'exploitation
 (3) — 45 — — — — —
 (4) Transformés en magasins.
 (5) Dont 41 repris à la Compagnie de Hesbroye-Condruz, + 3,091 restant des 3,184 repris, fin 1872, à la Compagnie du Luxembourg, + 2,015 acquis par l'Etat pour assurer le service sur les lignes du Luxembourg, + 15 acquis par le même pour l'ancien réseau
 (6) Non compris 461 wagons construits et livrés en 1875, sur les fonds de l'exercice 1876, et dont il a été tenu compte à la situation établie pour 1876.
 (7) Non compris 10 wagons construits et livrés en 1876, sur les fonds de l'exercice 1877, et dont il a été tenu compte à la situation établie pour 1877.
 (8) Dont 5, pour rectification du nombre de démolis.
 (9) — 95 repris aux lignes des Flandres.

(10) — 96 repris aux lignes des Flandres et 48 repris au chemin de fer de Saint-Oislaïn à Erbismaul.
 (11a) Comprenant 513 wagnonnets pour l'entretien de la route supprimés des états de situation du matériel et 3 vieilles caisses portées par erreur comme wagons de secours fermés.
 (11b) Wagons de secours plats supprimés des états de situation de la Direction de la traction et du matériel.
 (12) Dont 166 repris aux lignes des Flandres.
 (13) — 52 — — à la ligne de Marbeham à Virton.
 (14) — 51 — — — — — Lièrre à Turnhout.
 (15) 51 véhicules passés dans l'effectif du matériel à voyageurs.
 (16) Wagons bêche à eau provenant d'un tender transformé.
 (17) — provenant de la transformation d'un tender.
 (18) Déduction faite des 1,000 véhicules à marchandises, commandés pour renouvellement, l'arriéré est réduit à 1,223 véhicules.

N° XI. — *Tableau du parcours kilométrique*

DÉSIGNATION DES VÉHICULES.	Trains de voyageurs circulant sur les voies de l'État		
	TRAINS DE L'ÉTAT.		TRAINS ÉTRANGERS.
	Véhicules de l'État	Véhicules étrangers.	Véhicules étrangers.
Voitures à voyageurs	120.411,046	5,596,152	1,036,556
— cellulaires	416,596	"	76
Wagons à bagages	28.280,624	2,158,647	525,145
— A B	1,194,080	"	352
— marqués vitesse	584,051	"	1,655
Trucks pour équipages	22,254	"	11
Boxes pour chevaux	525,527	17,114	564
Wagons coke et laine	"	"	85
— fermés	392,625	1,612,972	8,891
— ouverts	"	"	2,523
Parcours total du matériel chargé et productif de recettes pour l'État	151,424,781	9,564,885	1,595,852
Voitures postes	1,975,475	211,265	5,551
Véhicules chargés pour le service	5,535	"	"
— circulant à vide	"	555	"
Wagons trainaux	158,852	"	"
Parcours total du matériel improductif de recettes	2,117,662	211,620	5,551
Total général du parcours du matériel sur le réseau de l'État	155,542,443	9,576,505	1,599,185
Parcours du matériel de l'État sur les lignes et dans les trains de l'étranger	7,287,454		
Parcours total du matériel de l'État	160,829,897		

(1) Répartition faite entre les wagons fermés et ouverts au prorata du parcours des véhicules de l'État.

du matériel de transport pendant l'année 1887.

Trains de marchandises circulant sur les voies de l'Etat.			ENSEMBLE.		
TRAINS DE L'ÉTAT.		TRAINS ÉTRANGERS.	TRAINS DE L'ÉTAT.		TRAINS ÉTRANGERS.
Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	Véhicules étrangers.	Véhicules de l'État.	Véhicules étrangers.	Véhicules étrangers.
6,897,149	158,841	62,389	127,508,195	5,751,995	1,118,928
8,902	536	"	428,498	556	76
7,650,105	89,688	105,956	48,910,727	2,228,538	451,099
440,516	"	669	1,654,596	"	1,024
568,467	"	11,880	749,818	"	15,505
579,106	"	194	401,540	"	203
489,256	1,627	461	812,783	18,744	1,023
10,870,841	"	3,303	10,870,841	"	3,586
44,586,855	(1) 10,775,722	597,771	44,979,476	12,586,694	406,662
147,957,505	(2) 58,954,874	1,295,441	147,957,505	58,954,874	1,295,964
229,605,696	46,976,088	1,876,034	581,050,477	86,540,975	5,271,866
6,129	18,370	"	1,979,604	229,638	5,351
5,815,408	5,524	190	5,818,740	5,524	190
90,716,928	32,377,839	278,510	90,716,928	32,378,194	278,510
559,141	"	1,756	677,995	"	1,756
94,778,603	52,401,733	280,456	96,895,268	52,613,583	283,787
524,581,299	79,577,821	2,156,470	477,925,742	88,954,526	5,885,633
127,511,064			134,798,818		
481,892,565			612,722,260		

N° XII. — CONSOMMATION DE CHARBON DES LOCOMOTIVES EN 1887 ET 1886.

ANNÉE.	CONSOMMATIONS.		PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.	CONSOMMATIONS										Observations.
	DÉSIGNATION des COMBUSTIBLES.	QUANTITÉS			par train-kilomètre.		par locomotive-train-kilomètre.		par locomotive-kilomètre.		par véhicule-kilomètre.		par unité-kilomètre transportée.		
					Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	
1887	Charbon gailleteux. . . .	Kilogrammes. 18,898,900	Fr. c. 0.85	Fr. c. 127,050 49											
	— menu demi-gras.	519,889,600	4.02	2,401,889 95	K.	F.	K.	F.	K.	F.	K.	F.	K.	F.	
	— gras	25,011,400	5.85	146,316 09	17.82	0,082	16.57	0,076	13.10	0,060	1.108	0,005	0.41418	0 00191	
	— maigre	64,706,000	3.51	214,176 86											
		628,205,900	4.60	2,889,413 99											
1886	Charbon gailleteux. . . .	19,169,000	0.85	150,851 43											
	— menu demi-gras.	469,453,800	4.81	2,259,068 26			(¹)	(¹)		(¹)				(¹)	
	— gras	24,901,200	6.65	165,690 09	17.33	0,077	16.13	0,072	12.73	0,037	1.070	0,005	0.40171	0,00179	
	— maigre	66,369,000	3.54	22,184 50											
		579,893,000	4.43	2,377,794 28											
1887	Trains-kilomètre.														
		Locomotives-kilomètre avec train.													
1886															

(¹) Chiffre rectifié.

[N° 173.]

(98)

A

N° XIII. — Magasins et dépôts. — Mouvement en valeur des approvisionnements et du matériel pendant l'année 1887 et situation au 31 décembre 1886 et 1887.

Valeur des approvisionnements restant au 31 décembre 1886.		VALEUR des quantités entrées pendant l'année 1887.	ENSEMBLE.	VALEUR des quantités sorties pendant l'année 1887.	Approvisionnements restant au 31 décembre 1887.			
Tarif de 1886. 1	Tarif de 1887. 2					3	4	5	6
Voies et travaux.								
Valeur des matériaux.	{ Rails, billes et accés- soires. }	{ Neufs de remploi vieux. }	3,403,276 »	(a)	(a)	(a)	2,745,500 »	
			2,588,018 »	(a)	(a)	(a)	(a)	3,106,205 »
			413,638 63	(a)	(a)	(a)	(a)	661,338 24
			6,404,932 63	(a)	(a)	(a)	(a)	6,513,503 24
Ensemble (1) . . .								
Traction et exploitation.								
1° APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN ET DANS LES DÉPÔTS.								
a. Objets et matières neufs								
Matériel, outils, meubles et us tensiles.	4,085,881 37	4,074,521 20	3,255,258 43	4,329,779 63	3,613,757 66	686,021 97		
Combustibles	65,472 41	58,603 27	2,324,030 93	2,382,634 20	2,298,353 70	84,280 50		
Huiles d'éclairage.	86,697 66	76,029 34	769,443 95	845,173 29	804,656 55	40,516 74		
Huiles et matières de graissage	97,720 68	83,678 52	881,828 69	968,507 21	909,291 75	59,215 46		
Bois de construction	863,332 32	795,710 60	1,271,233 33	2,066,943 93	1,424,085 31	642,858 62		
Pièces de rechange des locomotives et tenders, des voitures et wagons.	3,131,536 20	2,831,304 44	8,340,229 11	11,471,533 55	8,151,933 56	3,049,597 99		
Acier, fontes et fer divers . . .	336,432 78	312,922 38	777,710 47	1,090,632 85	768,284 54	322,348 34		
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux.	379,022 33	367,949 61	1,014,582 46	1,382,532 07	1,017,080 70	365,451 37		
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques.	432,195 66	413,972 59	578,072 .	692,044 59	539,393 78	152,650 81		
Tissus, crins, fils, laines et cordages, toiles pour bâches, etc.	425,418 51	423,008 86	781,149 74	904,155 60	756,705 86	147,449 74		
Matières et objets divers . . .	828,033 39	776,344 49	3,687,337 43	4,463,681 62	3,521,508 75	942,172 87		
b. Objets et matières non utilisables.								
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte.	280,093 20	204,530 34	781,861 42	986,391 76	843,849 81	142,541 95		
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et d'autres métaux.	471,423 77	381,731 83	1,341,095 06	1,725,826 89	1,479,399 75	246,427 14		
Pièces de rechange hors modèle à transférer dans les mitrailles.	.	.	420 .	420 .	.	420 .		
2° APPROVISIONNEMENTS A LA DISPOSITION DES SERVICES CONSOMMATEURS.								
Stations et ateliers	856,899 60	827,817 24	4,510,369 68	5,368,186 92	4,454,885 45	913,301 77		
Sections.	444,073 09	434,486 85	1,049,452 76	1,483,939 61	974,237 79	509,701 82		
Total. . .	9,483,632 97	8,465,608 56	31,396,775 46	39,862,383 72	31,587,426 63	8,274,957 09		
Rones, pièces de rechange et matières de remploi pour locomotives, tenders, voitures et wagons.	5,533,509 39	5,546,819 78	2,404,432 40	7,930,652 48	2,779,739 05	5,170,913 43		
Ensemble (1) . . .	14,717,442 36	14,012,428 34	33,800,907 56	47,843,035 90	34,567,465 68	13,445,870 22		
Valeur totale des approvisionnements.	21,122,074 99					19,959,373 46		

(1) Voir détails, p. 23.

(2) — — — p. 33.

(a) Ces renseignements n'ont pu être fournis en temps utile par le service des voies et travaux.

N° XIV. — Quantités et valeurs des principaux

N° D'ORDRE.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1886.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1886.
1	Acier commun en barres, pièces forgées brutes et ajustées	Kil.	20,306.30	9,543 78
2	Acier fondu en barres	—	6,862.91	42,869 87
3	— — en feuilles et pour ressorts	—	33,753.09	14,458 76
4	Appareil injecteur pour locomotive (système Giffard)	Pièce.	56	28,560 .
5	— d'alimentation pour locomotive (système Friedmann)	—	49	2,907 .
6	Appareil d'alimentation pour locomotive (système Dixon)	—	75	43,500 .
7	Balai ordinaire	—	20,086	2,209 43
8	Bandages divers	Kil.	647,449	454,915 83
9	Blocs de frein métallique pour locomotive et tender	Pièce.	9,070	45,675 40
10	— en fonte pour frein de voiture et wagon (Westin)	—	7,034	9,260 30
11	— en bois pour frein	—	54,038	33,801 09
12	Bois d'acajou en planches et madriers	M ³	37.054	43,420 63
13	— d'allumage neuf et vieux	—	2,731.730	43,671 14
14	— de chêne au m ³	—	4,415.206	229,398 82
15	— de frêne débité en planches et madriers	—	50.669	7,505 97
16	— de sapin divers	—	2,076.824	468,569 92
17	Boltes en fonte pour ressort de choc	Pièce.	2,398	44,461 .
18	Boulons polis pour locomotives	Kil.	35,518.90	24,153 83
19	— — et bruts pour voitures	—	490,066.24	56,025 28
20	Boyaux en caoutchouc divers	Pièce.	4,999	23,423 .
21	Bois de pitchpine en planches et madriers	M ³	3,685.494	445,480 72
22	Boltes à l'huile diverses à la pièce	Pièce.	45,239	67,329 37
22bis	— — au kilogr.	Kil.	50,266.80	6,404 05
23	Caoutchouc en feuilles	—	94,945	8,444 84
24	Chalnes de sûreté pour voitures et wagons	Pièce.	43,965	44,304 60
25	— ordinaires diverses	Kil.	9,942.50	4,040 83
26	Chanvre fin	—	5,625.50	7,230 87
27	Charbon	‰ kil.	49,519.455	406,227 03
28	Chemises en verre et en cristal	Pièce.	141,751	45,162 04
29	Clous d'épingle n° 1 à 15	Kil.	52,927.40	42,672 45
30	Coke industriel	‰ kil.	253,830	3,024 08
	A reporter			1,528,408 02

objets approvisionnés dans les divers dépôts.

	1887			<i>Observations.</i>
	VALEUR d'après LE TARIF DE 1887.	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1887.		VALEUR d'après LE TARIF DE 1888.
9,309 49	45,676.20		6,485 24	6,485 24
47,697 92	9,956.45		26,736 79	26,736 79
41,369 76	82,868.35		22,031 03	21,535 95
28,860 »	57		29,070 »	29,070 »
2,907 »	27		3,828 80	3,828 50
43,500 »	70		42,600 »	42,600 »
2,209 13	77,330		8,505 53	5,622 40
424,423 80	523,462.60		104,692 52	102,510 30
44,960 89	43,002		21,015 07	20,516 57
7,488 60	4,039		4,069 »	4,069 »
34,513 34	62,926		38,894 46	36,094 81
42,870 63	33,000		41,633 09	41,633 09
43,693 12	4,467.054		22,514 04	22,514 01
235,363 31	4,383.502		244,781 37	244,781 37
7,505 97	21.866		2,842 58	2,842 58
447,920 47	1,794.325		427,166 99	427,023 30
42,002 44	4,760		9,487 85	8,717 75
20,064 63	38,442.44		25,021 »	23,934 05
50,383 43	207,373.97		53,369 02	47,707 15
22,243 20	4,332		45,403 25	47,840 50
463,442 54	2,230.686		233,262 20	233,262 20
66,030 98	41,499		51,734 83	50,952 48
6,490 45	443,485.50		47,432 84	47,432 84
6,319 87	485,650		3,436 38	3,775 73
44,304 50	42,642		36,994 20	36,994 20
3,427 96	4,412.75		2,273 05	2,235 07
7,431 87	13,260.77		46,464 08	42,002 99
95,893 12	48,934.425		90,402 41	90,446 44
45,331 05	474,674		20,647 42	42,706 04
42,652 75	64,444.720		15,475 43	23,493 99
2,833 59	203,130		2,285 22	2,285 22
4,509,936 93	. . . . .	4,246,052 33	4,228,589 47	

N° D'ORDRE.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1886.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1886.
	Report.			4,328,108 02
31	Colliers pour ressort de suspension de voiture et wagon	Pièce.	9,323	19,244 39
32	Cuivre bronze jaune et rouge	Kil.	398,518 74	643,037 79
33	Cylindres avec chapelle pour locomotive	Pièce.	443	57,953 56
34	Charbons.	100 kil.	2,585.500	12,890 29
35	Coke d'usine à gaz	Hect.	3,650.20	2,422 42
36	Coussinets alésés divers à la pièce.	Pièce.	92,437.97	488,797 90
36bis	— — au kil.	Kil.	19.092	274,536 45
37	Déchets de coton divers	"	22,304	48,939 40
38	Draps divers	Mét. ct.	7,662.73	54,535 61
39	Eponge ordinaire	Kil.	26,747	580 39
40	Essieux divers.	"	243,918	127,977 79
41	Fagots.	Pièce.	29,414	4,412 40
42	Fer battu en barres	Kil.	149,296 60	23,859 32
43	— en tôle divers	—	248.749 05	50,680 40
44	— étiré divers	—	504.387.75	80,862 45
45	— pour barreaux de grille	—	4,349	483 85
46	— d'angle et profilés	—	228,816.25	36,243 43
47	Fonte pièce coulées brute et ajustée	—	220,273.85	36,728 90
48	Huile de colza ou de navette épurée	—	96,166 95	55,980 48
49	— de pétrole.	—	269,486.43	47,530 84
50	— de graissage	—	327,929.95	122,254 76
51	Métal blanc	—	8,848.25	46,939 75
52	Nickel bronze, etc.	—	23,714.48	35,316 49
53	Pistons pour locomotive	Pièce.	60	9,904 »
54	Plomb à plomber	Kil.	7,296	2,639 27
55	Ressorts de suspension et de traction	Pièce.	707.774.40	265,345 95
56	Robinets en bronze divers	"	744	7,153 60
57	Roues de locomotive montées sur essieu droit.	Pre.	4,052	4,032,960 »
58	— — — — coudé	"	551	889,179 »
59	— — non montées.	Pièce.	54	21,410 »
60	— — sans bandages	"	23	9,495 »
61	— de tender montées sur essieu.	Pre.	727	363,500 »
62	— — non montées.	Pièce.	2	400 »
63	— — sans bandages	"	61	8,235 »
	A reporter.			6,073,942 70

		1887.		<i>Observations.</i>
VALEUR d'après LE TARIF DE 1887.	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1887.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1888.	
1,509,936 98	.....	1,246,652 33	1,228,589 17	
18,134 09	7 133	45,822 45	10,575 05	
548,684 40	354,276 205	585,045 53	502,007 98	
31,984 .	115,300	54,515 .	54,365 .	
10,762 48	5,920.043	26,517 44	26,517 44	
2,336 43	6.721	4,157 44	4,157 44	
277,127 57	37,616.440	307,397 01	307,420 44	
183,206 48	64,951.11	132,825 27	126,825 27	
41,202 59	74,537.710	37,396 03	28,316 78	
52,489 81	17,267.63	17,399 36	16,107 31	
562 42	52.807	1,049 04	1,049 04.	
120,497 69	228,349	107,309 22	107,312 22	
4,442 40	37.718	5,600 40	5,600 40	
23,899 32	78,105.90	15,523 43	15,523 43	
39,517 89	354,732.650	58,894 04	64,328 64	
76,689 73	495,452.700	76,849 69	76,111 20	
148 39	18,998	2,089 78	2,815 66.	
33,063 92	211,296 650	30,944 61	30,944 61	
34,544 50	272,377 550	42,285 78	42,210 90	
50,012 02	100,380 88	52,144 22	42,647 21	
43,108 15	298,987.20	17,327 25	42,070 23	
111,919 44	177,125.050	60,059 14	58,646 84	
16,939 75	6,424 400	15,379 05	15,379 05	
35,315 49	44,914 589	23,253 56	23,253 56	
9,904 .	91	10,890 .	10,890 .	
2,918 40	11,689.50	4,651 41	5,133 87	
262,225 32	513,688 00	156,292 30	156,818 22	
5,169 40	791	4,786 75	4,819 85	
4,032,960	1,134	1,072,880 .	1,072,820 .	
889,179 .	424	889,400 .	889,400 .	
21,410 .	58	23,230 .	23,230 .	
9,195 .	18	7,995 .	7,995 .	
363,500 .	712	356,000 .	356,000 .	
400 .	2	400 .	400 .	
8,235 .	61	8,235 .	8,235 .	
5,870,260 56	.....	5,504,697 23	5,367,606 21	

N° D'ORDRE.	NOMENCLATURE.	UNITÉS.	1886.	
			QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1886.
	Report.			6,073,942 70
64	Roues de voiture ou wagon sur essieu	Pre.	8,835	2,874,375 *
65	— — — non montées	Pièce.	918	444,750 *
66	— — — sans bandages	"	70	2,940 *
67	Savon blanc et jaune en briques.	Kil.	407.34	96 89
68	— brun.	—	5,407 99	4,877 53
69	Suif.	—	16,096.00	12,829 73
70	Tendeur pour voiture et wagon.	Pièce.	6,823	35,304 89
71	Torchons en coton.	"	7,878	4,986 72
72	Tuyaux en cuivre rouge	Kil.	41,389.30	23,509 65
73	Tubes à fumée en laiton.	Pièce.	188,014.45	278,527 32
74	Tuyaux en fer étiré avec manchons divers	Mèt. c'.	43,360.40	40,688 08
75	Tampons graisseurs pour boîtes à huile.	Pièce.	43,465	20,912 05
76	Vernis à glacer et à polir et vernis copal	Litre.	3,287.75	44,601 11
77	Verre à vitre	M ³	4,567.73	40,401 85
78	Vis à bois en cuivre diverses	Pre.	4,049 1/2	442 25
79	— fer diverses.	"	122,900 1/2	5,557 82
80	Zinc en feuilles	Kil.	6,954.25	2,781 70
	Totaux.			9,482,524 83
	Valeur des matières et objets non dénommés ci-dessus.			3,704,663 07
	— des approvisionnements à la disposition des sections de la voie			444,073 09
	Valeur des objets de matériel approvisionnés pour les divers services. Mobilier, outillage, etc.			4,085,884 37
	Valeur totale des approvisionnements disponibles calculée au prix du jour			(*)14,717,442 36

		1887.		<i>Observations.</i>
VALEUR d'après LE TARIF DE 1887.	QUANTITÉS.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1887.	VALEUR d'après LE TARIF DE 1888.	
5,870.260 56	5,501,697 23	5,367,606 24	(1) Voir p. A-35 du compte rendu de 1886.
2,874,375 »	8,217	2,670,525 »	2,670,525 »	
114,750 »	947	118,375 »	118,375 »	
2,940 »	402	4,284 »	4,284 »	
80 59	474.090	127 86	101 17	
4,758 07	23,484.630	3,871 30	3,217 30	
9,657 60	54,406.150	32,612 44	29,730 09	
41,936 40	2,003	42,973 40	42,973 40	
4,575 »	40,334	2,068 80	3,028 80	
20,770 02	9,093.55	46,880 44	46,089 44	
243,225 08	230,565 010	300,278 03	300,254 42	
42,374 73	9,452.26	8,461 59	10,650 94	
20,423 64	64,033	28,923 81	29,045 32	
7,052 35	9,515.95	21,026 58	23,953 26	
9,634 06	40,488.15	21,380 84	21,398 54	
374 50	5,973.50	534 06	534 06	
5,258 22	249,979 4/10	42,667 67	40,754 20	
2,788 78	7,371.50	2,567 06	2,566 49	
9,235,934 57	.....	8,760,954 75	8,625,084 28
3,267,485 72	.....	3,489,191 68	3,397,316 62
434,486 85	.....	509,704 82	508,887 42
4,074,524 20	.....	686,021 97	685,459 48
44,012,428 34	.....	43,445,870 22	43,246,447 80

PARCOURS KILOMETRIQUE que L'ABONNEMENT comporte.	DURÉE DE L'ABON							
	TROIS MOIS.				SIX MOIS.			
	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Total.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Total.
<i>A. Abonnements</i>								
1 à 5 kilom.	15	51	66	112	10	21	75	106
6 " 10 —	52	81	265	378	52	53	151	241
11 " 15 —	15	47	361	423	17	57	101	155
16 " 20 —	20	30	270	340	16	27	82	125
21 " 25 —	16	57	287	360	17	26	66	109
26 " 30 —	22	59	166	247	21	29	45	95
31 " 35 —	16	31	77	128	3	10	32	45
1 ^{re} zone	136	360	1,492	1,988	116	208	552	876
36 à 40 —	8	18	105	129	7	15	21	43
41 " 45 —	56	61	184	281	14	11	22	47
46 " 50 —	5	14	55	74	1	4	10	15
51 " 55 —	2	12	42	56	4	5	11	20
56 " 60 —	24	31	68	123	20	8	23	51
61 " 65 —	9	33	18	60	4	1	8	13
66 " 70 —	10	8	22	40	5	5	8	14
71 " 75 —	5	8	15	24	2	"	5	5
2 ^e zone	97	185	505	787	55	47	106	208
76 à 80 —	3	3	5	11	2	3	5	8
81 " 85 —	1	2	5	8	5	1	1	7
86 " 90 —	3	4	6	13	"	"	1	1
91 " 95 —	"	4	7	11	"	"	"	"
96 " 100 —	4	8	15	27	10	"	4	14
101 " 105 —	"	1	3	4	2	1	1	4
106 " 110 —	"	"	7	7	1	1	"	2
111 " 115 —	5	6	9	20	"	1	5	6
116 " 120 —	"	1	2	3	2	"	"	2
121 " 125 —	15	17	31	51	2	1	4	7
126 " 130 —	"	2	5	5	"	"	1	1
131 " 135 —	1	"	2	3	"	"	"	"
136 " 140 —	"	1	5	4	"	"	"	"
141 " 145 —	1	"	5	4	"	"	"	"
146 " 150 —	"	"	6	6	1	"	2	5
151 " 155 —	"	3	"	3	"	"	1	1
156 " 160 —	1	1	2	4	"	2	"	2
161 " 165 —	2	"	"	2	"	1	"	1
166 " 170 —	"	"	"	"	"	"	"	"
171 " 175 —	"	"	"	"	"	"	3	3
176 " 180 —	3	"	4	7	1	5	4	8
3 ^e zone	37	53	103	193	26	14	30	70
Total	270	598	2,100	2,908	197	269	688	1,154
à l'écarteur	45	287	1,271	1,603	59	161	397	597
Ensemble	315	885	3,371	4,511	256	430	1,085	1,751
<i>B. Abonnements des</i>								
1 à 5 kilom	"	"	2	2	"	"	7	7
6 " 10 —	"	4	12	16	"	2	5	7
11 " 15 —	"	"	20	20	"	1	7	8
16 " 20 —	"	"	"	"	"	2	7	9
21 " 25 —	"	"	1	4	"	1	2	3
26 " 30 —	"	2	8	10	"	2	"	2
31 " 35 —	"	1	2	3	"	"	"	"
1 ^{re} zone	"	7	48	55	"	8	28	36
2 ^e "	"	1	1	2	1	"	1	2
3 ^e "	4	"	"	4	2	"	"	2
Total	4	8	49	61	3	8	29	40
Total général	319	893	3,420	4,632	259	438	1,114	1,791

contractés en 1887.

NEMENT.								TOTAL			
SELF MOIS.				UN AN.				DES ABONNEMENTS CONTRACTÉS.			
1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Total.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Total.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Total.
du public.											
1	5	5	9	24	45	150	219	50	100	206	446
6	7	7	20	51	140	476	667	121	286	800	1,506
2	7	11	20	27	81	266	377	61	175	750	975
"	6	14	20	14	35	137	220	50	158	523	711
4	22	21	47	50	58	174	282	87	165	548	798
39	34	28	101	45	65	180	270	127	187	590	715
2	14	15	29	25	27	89	159	41	86	211	341
54	93	99	246	234	474	1,472	2,180	540	1,135	3,615	5,290
4	13	10	55	11	15	51	77	50	61	191	282
9	21	21	51	85	78	71	254	144	174	298	615
2	15	10	27	9	14	27	50	17	47	102	166
1	5	10	14	8	11	25	42	15	51	86	152
2	5	10	15	15	35	38	116	89	77	139	505
4	7	4	15	25	21	17	65	42	62	47	151
1	5	2	8	4	8	11	25	18	24	45	85
"	5	1	4	7	15	19	41	12	26	56	71
23	70	74	167	192	197	267	646	367	499	942	1,808
"	2	1	5	7	9	8	24	12	17	17	46
"	"	"	"	8	5	12	25	14	8	18	40
"	"	1	1	10	7	6	25	15	11	14	38
1	"	1	2	5	5	7	15	6	7	15	28
1	1	"	2	25	12	15	52	40	21	34	95
1	"	"	1	9	9	6	24	12	11	10	55
"	"	1	1	6	5	7	16	7	4	15	26
"	"	1	1	5	5	12	10	8	12	27	47
"	1	"	1	6	5	4	15	8	5	6	19
"	1	"	1	6	5	2	15	21	24	27	72
1	"	2	5	5	8	8	21	6	10	14	50
"	"	"	"	8	4	"	12	9	4	2	15
"	"	"	"	5	5	5	15	5	6	8	19
"	"	"	"	4	5	4	11	5	5	7	15
"	"	"	"	9	4	10	25	10	4	18	52
"	"	"	"	2	1	5	8	2	4	6	12
"	1	"	1	8	1	2	11	9	5	4	18
"	"	"	"	1	2	1	4	5	5	1	7
"	"	"	"	2	5	5	8	2	3	5	8
"	"	"	"	1	1	1	5	1	1	4	6
"	"	"	"	"	6	2	5	4	9	10	25
4	6	7	17	130	99	120	349	197	172	260	629
81	169	180	450	556	770	1,849	3,175	1,404	1,806	4,817	7,727
15	51	79	125	528	925	1,504	2,555	425	1,402	5,051	4,878
94	200	259	553	884	1,695	5,155	5,750	1,529	5,208	7,868	12,605

agents de l'administration.

"	"	"	"	1	12	57	50	1	12	46	50
"	1	"	1	2	27	39	68	2	54	50	92
"	"	"	"	"	17	34	51	"	18	61	79
"	"	"	"	"	5	17	20	"	5	24	29
"	"	"	"	2	6	24	52	2	7	30	59
"	"	"	"	1	11	15	25	1	15	21	37
"	"	"	"	1	2	5	6	1	3	5	9
"	1	"	1	7	78	167	252	7	94	243	344
"	"	1	1	"	"	4	4	1	1	7	9
"	"	"	"	"	"	"	"	6	"	"	6
"	1	1	2	7	78	171	250	14	95	250	359
94	201	260	555	891	1,771	5,324	5,986	1,545	5,505	8,418	12,964

N° XVI. — Abonnements contractés : A. Élèves en général ; B. Élèves

PARCOURS KILOMÉTRIQUE que L'ABONNEMENT COMPORTE.	ABONNEMENTS																											
	1 DÉPLACEMENT.												2 OU 3 DÉPLACEMENTS.															
	3 mois.				6 mois.				1 an.				3 mois.				6 mois.				1 an.							
	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Total.	1 ^{re} class.	2 ^e class.	3 ^e class.	Total.	1 ^{re} class.	2 ^e class.	3 ^e class.	Total.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e class.	Total.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Total.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Total.				
1 à 5 kilom.	4	3	1	8	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	5	6	9	20	3	2	5	10	4	9	13	26
6 - 10	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3
11 - 15	10	9	13	32	7	7	10	24	4	4	4	12	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3
16 - 20	5	5	5	15	5	5	5	15	5	5	5	15	5	5	5	15	5	5	5	15	5	5	5	15	5	5	5	15
21 - 25	9	13	22	44	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3
26 - 30	5	5	11	21	5	5	5	15	5	5	5	15	5	5	5	15	5	5	5	15	5	5	5	15	5	5	5	15
31 - 35	2	2	10	14	2	2	2	6	2	2	2	6	2	2	2	6	2	2	2	6	2	2	2	6	2	2	2	6
1^{re} zone	22	29	44	95	8	20	46	74	5	29	73	112	2	27	96	125	3	9	36	48	1	16	81	98				
36 à 40	7	4	11	22	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3
41 - 45	3	3	8	14	3	3	3	9	3	3	3	9	3	3	3	9	3	3	3	9	3	3	3	9	3	3	3	9
46 - 50	5	5	8	18	5	5	5	15	5	5	5	15	5	5	5	15	5	5	5	15	5	5	5	15	5	5	5	15
51 - 55	4	4	4	12	4	4	4	12	4	4	4	12	4	4	4	12	4	4	4	12	4	4	4	12	4	4	4	12
56 - 60	3	3	9	15	3	3	3	9	3	3	3	9	3	3	3	9	3	3	3	9	3	3	3	9	3	3	3	9
61 - 65	18	10	28	56	4	4	4	12	4	4	4	12	4	4	4	12	4	4	4	12	4	4	4	12	4	4	4	12
66 - 70	1	10	1	12	1	10	1	12	1	10	1	12	1	10	1	12	1	10	1	12	1	10	1	12	1	10	1	12
71 - 75	2	5	5	12	2	5	5	12	2	5	5	12	2	5	5	12	2	5	5	12	2	5	5	12	2	5	5	12
2^e zone	9	52	39	100	26	59	26	111	5	37	18	60	3	15	63	81	3	14	17	34	2	38	40	80				
76 à 80	2	2	5	9	2	2	2	6	2	2	2	6	2	2	2	6	2	2	2	6	2	2	2	6	2	2	2	6
81 - 85	3	3	1	7	3	3	3	9	3	3	3	9	3	3	3	9	3	3	3	9	3	3	3	9	3	3	3	9
86 - 90	3	6	11	20	3	6	3	12	3	6	3	12	3	6	3	12	3	6	3	12	3	6	3	12	3	6	3	12
91 - 95	6	5	11	22	6	5	6	17	6	5	6	17	6	5	6	17	6	5	6	17	6	5	6	17	6	5	6	17
96 - 100	2	5	5	12	2	5	5	12	2	5	5	12	2	5	5	12	2	5	5	12	2	5	5	12	2	5	5	12
101 - 105	1	2	3	6	1	2	2	5	1	2	2	5	1	2	2	5	1	2	2	5	1	2	2	5	1	2	2	5
106 - 110	1	1	3	5	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3
111 - 115	5	2	7	14	5	2	4	11	5	2	4	11	5	2	4	11	5	2	4	11	5	2	4	11	5	2	4	11
116 - 120	6	4	12	22	6	4	5	15	6	4	5	15	6	4	5	15	6	4	5	15	6	4	5	15	6	4	5	15
121 - 125	8	5	13	26	8	5	0	13	8	5	0	13	8	5	0	13	8	5	0	13	8	5	0	13	8	5	0	13
126 - 130	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3
131 - 135	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3
3^e zone	14	31	35	80	22	25	12	59	14	8	4	26	4	1	5	10	2	7	9	18	1	6	7	14				
Total.	45	112	148	275	56	104	84	244	24	74	100	198	5	46	160	211	3	14	57	74	1	19	125	145				

B. Abonnements contractés par des																																		
1 à 5 kilom.	6 - 10	11 - 15	16 - 20	21 - 25	26 - 30	31 - 35	1 ^{re} zone	2 ^e zone	3 ^e zone	Total.	1 à 5 kilom.	6 - 10	11 - 15	16 - 20	21 - 25	26 - 30	31 - 35	1 ^{re} zone	2 ^e zone	3 ^e zone	Total.	1 à 5 kilom.	6 - 10	11 - 15	16 - 20	21 - 25	26 - 30	31 - 35	1 ^{re} zone	2 ^e zone	3 ^e zone	Total.		
1 à 5 kilom.	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
6 - 10	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
11 - 15	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
16 - 20	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
21 - 25	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
26 - 30	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
31 - 35	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1^{re} zone	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2^e zone	1	2	3	1	1	1	1	1	26	27	1	4	5	2	2	1	1	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	4	8	12
3^e zone	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	3	1	1	1	1	1	2	3	1	1	2	3	1	1	1	1	1	1	2	3	1
Total.	1	4	5	1	1	1	1	1	3	27	30	3	7	10	3	3	3	3	1	3	3	1	1	3	3	1	1	1	1	1	1	4	8	12
Total général.	45	113	122	280	56	105	84	245	24	77	127	228	5	49	167	221	3	14	60	77	1	25	135	157										

(*) Ne figure pas dans ce tableau : 145,103 abonnements hebdomadaires contractés également par des ouvriers et agréés de l'administration ni 652,101 contrats par des ouvriers d'industrie privée.

Numéros d'ordre.	NATURE.	CAUSES DES DERAILEMENTS														
		VOIE.					MATÉRIEL ROULANT.									
		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 réparation de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances.	Atteintes rompues ou défects.	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.			Faute de position ou manœuvre incorrecte 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 . . .	1887. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	8	3
		1886. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	15	18
		Moyenne (1).	»	1	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	30	17
2	Collisions aux bifurcations .	1887. . . .	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		1886. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3
3	Rencontres de trains se suivant sur la même voie en dehors de la zone protégée par les signaux fixes des stations ou des bifurcations.	1887. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		1886. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
4	Rencontres de trains marchant en sens opposé en dehors de la même zone.	1887. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		1886. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
5	Collisions entre les parties d'un même train par suite de rupture d'attelages.	1887. . . .	»	»	»	»	»	7	»	»	»	»	»	»	»	»
		1886. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	5	»	»	»	»	»	»	»
6	Collisions en pleine voie avec des wagons du service de la route ou des wagons échappés.	1887. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		1886. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		Moyenne (1).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
7	Déraillements dans une station où le train a fait ou doit faire arrêt.	1887. . . .	»	1	»	»	1	2	2	1	3	»	»	1	16	»
		1886. . . .	»	3	»	»	1	1	»	4	3	»	»	1	14	»
		Moyenne (1).	»	5	1	1	1	»	2	4	3	»	1	3	30	»
8	Déraillements en pleine voie ou dans une station où le train ne doit pas faire arrêt.	1887. . . .	»	»	2	»	»	»	5	»	10	»	1	1	»	»
		1886. . . .	1	»	»	»	3	»	4	2	6	»	2	2	»	»
		Moyenne (1).	»	»	1	1	4	1	5	3	7	»	3	4	2	»
Ensemble (2) . . .	1887. . . .	»	1	2	1	1	9	3	1	13	»	1	2	24	9	
	1886. . . .	1	3	»	»	4	3	4	6	9	»	2	3	27	22	
	Moyenne (1).	1	6	2	2	5	7	7	9	10	1	4	7	52	24	

(1) Établie sur les résultats des sept dernières années.

(2) Pour les années 1835 à 1885, voir annexe XIII du compte rendu de 1885.

de trains. — Accidents de personnes y relatifs.

— Année 1887.

ET COLLISIONS.											NOMBRE de déraillements et collisions en général.		DÉRAILLEMENTS ET COLLISIONS AYANT FAIT DES VICTIMES.											
EXÉCUTION DU SERVICE.													PERSONNES ATTEINTES (*).											
Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement.	Signaux d'arrêt, incorrectement donnés, mais non respectés par le train.	Machines manœuvrant dans les gares, se mettant en mouvement sans un ordre régulier, ne res- pectant pas des signaux d'arrêt ou n'arrêtant pas aussitôt l'ordre reçu.	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 atmosphéri- ques ont influé sur la production des accidents.	Trains de voyageurs et mixtes.	Trains de marchandises, machines à vide, etc.	Ensemble.	* Nombre de déraillements et collisions (voir comptes- rendus dans la colonne qui précède) avant l'arrêt des victimes.												
											VOYAGEURS.			AGENTS DE L'ADMINISTRATION.				ENSEMBLE.						
											Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.		
5		5	19	7	8	9	2	4	7	50	37	5	"	"	"	"	4	5	7	"	4	5	7	
"	1	1	"	9	2	1	6	1	7	57	44	7	"	5	"	5	2	7	6	15	2	10	6	18
4	19	7	5	15	11	12	5	4	25	51	76	12	"	5	8	13	1	8	0	18	2	13	17	31
"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	1	2	1	"	"	"	"	"	1	1	"	"	"	1	1
"	"	"	"	1	"	"	"	"	1	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1	"	1	"	"	"	1	1	1	5	5	6	5	"	2	1	2	"	2	2	5	"	5	2	5
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
2	"	"	"	"	"	1	"	1	1	5	4	2	"	1	2	5	"	1	1	2	"	1	4	5
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	1	"	"	"	1	1	"	"	1	1	"	1	1	2	"	1	2	3	5
"	"	"	"	"	"	5	"	1	"	7	7	2	"	"	"	"	1	2	5	"	1	2	5	5
"	"	"	"	"	"	1	"	"	"	2	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	5	1	"	"	5	5	1	"	"	"	"	"	1	2	"	"	1	2	2
"	"	"	"	"	"	1	"	1	"	2	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	5	"	1	"	2	5	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	2	1	"	1	5	4	1	"	"	"	"	1	"	1	"	1	1	1	1
"	"	"	"	"	"	5	14	1	20	25	45	3	"	1	"	1	"	2	"	2	"	5	3	3
"	1	"	"	"	"	9	5	2	12	25	57	5	"	"	"	"	2	5	5	"	2	5	5	5
"	1	1	"	1	"	5	15	1	25	59	64	2	"	"	"	"	1	1	2	"	1	1	1	2
"	"	"	"	"	"	8	5	11	12	23	23	1	"	"	"	"	"	1	1	"	"	1	1	1
"	"	"	"	"	"	5	2	5	9	16	25	2	"	"	"	"	"	2	2	"	"	2	2	2
"	"	"	"	"	"	5	10	1	16	25	41	5	"	2	2	4	"	2	5	5	"	4	4	8
5	"	5	2	7	8	10	24	10	50	75	114	12	"	1	"	1	"	7	7	14	"	8	7	15
1	2	1	"	10	2	15	15	6	30	85	113	14	"	5	"	5	2	9	11	22	2	12	11	25
7	5	9	5	14	12	28	28	7	72	128	200	24	"	9	14	23	2	15	18	55	2	24	32	58

3^e section. — Chemins de fer exploités par des Compagnies.

N° XVIII. — Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1887.

DÉSIGNATION DES LIGNES.	LONGUEUR EFFECTIVE EXPLOITÉE au 31 décembre 1887.				SUBDIVISION DE LA LONGUEUR TOTALE.			
	SUR LE TERRITOIRE		ENSEMBLE.		PARTIES ÉTABLIES		PARTIES AFFECTÉES au service des	
	Belge.	Étranger.	Par ligne.	Par exploitation.	À simple voie	À double voie	Voyageurs et marchandises.	Marchandises seulement
	Mét. cour ¹	Mét. cour ²	Mét. cour ¹	Mét. cour ²	Mét. cour ¹	Mét. cour ²	Mét. cour ¹	Mét. cour ²
Anvers à Gand, par Saint-Nicolas et Lokeren (*)	49,323	"	"	49,323	49,323	"	49,323	"
Chimay : Hastière à la frontière vers Anor (France).	59,686	"	"	59,686	59,686	"	59,686	"
Flandre occidentale.	Bruges à Courtrai	52,046	"	52,046	52,046	"	52,046	"
	Courtrai à Poperinghe	43,511	"	43,511	43,511	"	43,511	"
	Poperinghe à Hazebrouck (France)	5,933	14,722	20,655	163,680	20,655	"	20,655
	Ingelmunster à Deynze, par Thiel.	23,438	"	23,438	"	23,438	"	23,438
Roulers à Ypres.	22,030	"	22,030	"	22,030	"	22,030	
Gand-Eccloo-Bruges	47,297	"	"	47,297	45,247	2,050	47,297	"
Gand à Terneuzen (Pays-Bas).	20,318	14,590	"	40,908	40,908	"	40,908	"
Grand Central belge.	Entre-Sambre-et-Meuse. { Charleroy à Vireux (France)	61,796	2,440	64,236	41,900	22,336	64,236	"
	{ Embranchements de Courvin, de Florennes, de Lanefte, de Mortalmé et de Philippeville.	43,342	"	43,342	41,748	1,596	41,139	2,203
	Est belge. { Louvain à Givet (France).	116,401	1,885	118,286	105,152	13,134	118,286	"
{ Lodelinsart à Marcinelle, et embranchements industriels.	15,498	"	15,498	11,176	4,322	4,322	11,176	
Landen à Hasselt (*)	28,000	"	28,000	610,969	28,000	"	28,000	"
Aerschot à Aix-la-Chapelle (Prusse)	63,182	40,448	103,630	"	96,133	7,495	103,630	"
Nord de la Belgique.	Anvers à Louvain et embranchement de Louvain-Bassins.	62,838	"	62,838	52,322	10,516	56,852	5,986
	Aerschot à Hérenthals	22,240	"	22,240	21,110	1,130	22,240	"
	Turnhout à Tilbourg (Pays-Bas).	5,600	22,530	31,130	31,130	"	31,130	"
Anvers à Gladbach (Prusse).	73,525	48,244	121,769	"	121,308	461	121,769	"
Hasselt à Maeseyck	40,567	"	"	40,567	40,567	"	40,567	"
Liège à Maestricht (Pays-Bas)	16,183	10,899	"	29,082	"	29,082	29,082	"
Liégeois-Limbourgeois.	Liège à Hasselt.	52,555	"	52,555	52,555	"	49,418	3,139
	Hasselt à Eindhoven (Pays-Bas).	42,388	17,572	59,960	136,742	59,960	"	59,960
	Liège à Flémalle et embranchements.	24,227	"	24,227	"	24,227	"	6,698
Malines à Terneuzen (Pays-Bas).	43,900	23,350	"	67,250	67,250	"	67,250	"
Nord belge.	Charleroy à Erquennes	30,589	"	30,589	"	30,589	29,039	1,550
	Mons à la frontière vers Hautmont (France)	15,926	"	15,926	169,589	"	15,926	15,926
	Namur à Liège.	73,373	"	73,373	"	73,373	72,840	483
	Namur à Givet (France)	46,301	3,400	49,701	"	43,667	6,034	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	19,380	1,766	20,356	790
Totaux	(1) et (2) 1,245,592	200,080	1,445,672	1,225,862	219,810	1,402,816	42,856	

(1) Non compris 550 mètres de voie fluviale (passage de l'Escaut : d'Anvers à la Tête-de-Flandre).

(2) Y compris 10,220 mètres (section de Landen à Saint-Trond) construits par l'État belge et exploités par le Grand Central belge, pour compte de la Compagnie de Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt.

N° XIX. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. — Situation au 31 décembre 1887.

DÉSIGNATION		NOMBRE DE BUREAUX OUVERTS AU SERVICE.						NOMBRE DE RACCORDEMENTS industriels reliés aux railways		
		STATIONS EXPLOITÉES			Haltes.	Points d'arrêt.	Total. (Colonnes 5, 6 et 7.)	en pleine voie (gares privées).	aux stations.	Total. (Colonnes 9 et 10.)
des COMPAGNIES.	du TERRITOIRE sur lequel LES STATIONS, ETC., sont ÉTABLIES.	en commun avec une ou plusieurs autres administrations	exclusivement par la Compagnie consi- dérée.	Ensemble. (Colonnes 3 et 4)							1	2	3	4	5
Anvers à Gand.	Belge	1	9	10	1	•	11	•	•	•
	Etranger . . .	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Ensemble.	1	9	10	1	•	11	•	•	•
Chimay	Belge	4	9	13	•	3	16	3	2	5
	Etranger . . .	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Ensemble.	4	9	13	•	3	16	3	2	5
Flandre occidentale.	Belge	11	17	28	2	4	34	•	1	1
	Etranger . . .	1	2	3	1	•	4	•	•	•
	Ensemble.	12	19	31	3	4	38	•	1	1
Gand-Ecclou-Bruges	Belge	4	8	12	1	•	13	•	1	1
	Etranger . . .	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Ensemble.	4	8	12	1	•	13	•	1	1
Gand à Ternouzen	Belge	4	3	7	•	•	7	•	3	3
	Etranger . . .	2	3	5	•	•	5	•	1	1
	Ensemble.	6	6	12	•	•	12	•	4	4
Grand Central belge	Belge	37	62	99	23	•	122	38	69	107
	Etranger . . .	7	13	20	2	•	22	1	4	5
	Ensemble.	44	75	119	25	•	144	39	73	112
Hasselt à Maeseyck	Belge	1	6	7	1	•	8	1	3	4
	Etranger . . .	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Ensemble.	1	6	7	1	•	8	1	3	4
Liège à Maestricht	Belge	1	5	6	•	7	13	1	3	4
	Etranger . . .	1	2	3	•	•	3	•	1	1
	Ensemble.	2	7	9	•	7	16	1	4	5
Liégeois-Limbourgeois	Belge	9	14	23	2	1	26	6	16	22
	Etranger . . .	1	2	3	•	•	3	•	•	•
	Ensemble.	10	16	26	2	1	29	6	16	22
Malines à Ternouzen	Belge	6	4	10	•	2	12	•	2	2
	Etranger . . .	2	2	4	1	•	5	•	•	•
	Ensemble.	8	6	14	1	2	17	•	2	2
Nord belge	Belge	19	28	47	5	16	68	23	74	97
	Etranger . . .	1	•	1	•	•	1	•	•	•
	Ensemble.	20	28	48	5	16	69	23	74	97
Taviers à Embresin.	Belge	•	•	•	5	•	5	1	2	3
	Etranger . . .	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Ensemble.	•	•	•	5	•	5	1	2	3
Termonde à Saint-Nicolas	Belge	2	5	7	•	•	7	•	•	•
	Etranger . . .	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Ensemble.	2	5	7	•	•	7	•	•	•
TOTAUX.	Belge	99	170	269	40	33	342	73	176	249
	Etranger . . .	15	24	39	4	•	43	1	6	7
	Ensemble.	114	194	308	44	33	385	74	182	256

N° XX. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Matériel roulant. — Effectif au 31 décembre 1887.

Comparaison des années 1887 et 1886.

		DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.													
		Auxers à Gand.	Chimay.	Flandre occidentale.	Gand-Bréloo-Buges.	Gand à Tremeuzen.	Grand Central belge.	Hasselt à Maseycyk.	Liège à Maestricht.	Liégeois-limbourgeois.	Malines à Tremeuzen.	Nord belge.	Tamert à Embresin.	Tremeuzen à St-Nicolas.	Ensemble.
Matériel de traction.															
Locomotives.	en 1887 . .	12	7	31	7	7	201	3	(1) 10	27	10	(2) 201	3	6	525
	en 1886 . .	12	7	31	7	7	202	3	(1) 10	27	10	216	3	5	540
	Différences pour 1887 . .	"	"	"	"	"	- 1	"	"	"	"	- 15	"	+ 1	- 15
Tenders . . .	en 1887 . .	"	7	30	3	4	125	"	7	19	9	162	"	"	366
	en 1886 . .	"	7	30	3	4	128	"	7	19	9	162	"	"	369
	Différences pour 1887 . .	"	"	"	"	"	- 3	"	"	"	"	"	"	"	- 3
Voitures à vapeur	en 1887 . .	"	"	3	"	"	"	"	"	"	3	"	"	"	6
	en 1886 . .	"	"	3	"	"	"	"	"	"	3	"	"	"	6
	Différences pour 1887 . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Matériel de transport.															
Voitures à voyageurs	de 1 ^{re} classe . .	5	"	15	3	2	43	"	3	"	5	35	"	1	112
	de 2 ^e — . . .	15	"	20	10	2	42	"	3	"	7	34	"	2	135
	de 3 ^e — . . .	33	7	63	22	9	211	6	11	15	15	57	3	9	461
	mixtes . . .	11	5	16	5	2	49	2	(4) 14	11	7	(5) 19	4	3	148
	Ensemble . . .	64	12	114	40	15	345	8	31	26	34	145	7	15	856
Fourgons à bagages	12	8	40	5	6	212	2	(3) 12	"	10	142	3	4	456	
Wagons à marchandises	ouverts . . .	53	199	301	47	161	5,860	44	157	585	288	3,690	53	20	11,458
	fermés . . .	43	2	132	(7) 42	13	587	(8) 16	58	103	8	435	"	15	1,454
	pr chevaux . .	"	"	6	"	"	6	2	1	14	"	10	"	"	49
	pr métal . . .	3	8	46	"	8	575	16	1	24	50	50	4	7	792
	Ensemble . . .	99	209	485	89	182	7,028	76	217	736	346	4,185	57	42	13,753
Véhicules divers	8	1	"	3	1	17	4	"	"	1	5	"	2	42	
TOTALS (véhicules de transport)	en 1887 . .	181	230	639	137	204	7,602	92	260	782	391	4,477	67	63	15,107
	en 1886 . .	182	230	624	136	197	7,601	92	260	782	391	4,472	66	62	15,073
	Différences pour 1887 . .	+ 1	"	+ 15	+ 1	+ 9	+ 1	"	"	"	"	+ 5	+ 1	+ 1	+ 34

(1) Dont 5
(2) — 6
(3) — 4
(4) — 8
(5) — 10

} affectés au service spécial des trains-tramways.

(6) 6 de ces machines sont en transformation en locomotives pour trains-tramways.

(7) Tous ces véhicules, y compris 13 wagons cavaliers, servent au transport des marchandises et des bestiaux.

(8) 2 de ces wagons sont appropriés et lestés pour pouvoir servir de fourgons à bagages, avec frein.

N° XXI. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Parcours kilométrique des trains. — Année 1887.

Comparaison des années 1887 et 1886.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES TRAINS											
	sur les lignes exploitées par la Compagnie (en Belgique et à l'étranger).				sur les lignes abouissantes ou étrangères.				ENSEMBLE.			
	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.
Anvers à Gand	353,084	34,778	33,136	420,998	»	»	»	»	353,084	34,778	33,136	420,998
Chimay	»	73,228	197,100	270,328	»	9,676 ⁽¹⁾	28,470 ⁽¹⁾	38,346 ⁽¹⁾	»	83,104	225,570	308,674
Flandre occidentale	583,666 ⁽²⁾	130,443	115,705	829,814	23	»	»	23	583,689 ⁽²⁾	130,443	115,705	829,837
Gand-Eecloo-Bruges	224,114	49,187	»	273,301	»	»	»	»	224,114	49,187	»	273,301
Gand à Terneuzen	82,563	37,215	25,599	145,377	»	»	»	»	82,563	37,215	25,599	145,377
Grand Central belge	1,488,209	1,342,319	431,933	3,262,461	84,443	6	6	84,455	1,572,652	1,342,325	431,939	3,346,916
Hasselt à Maeseyck	»	»	101,106	101,106	»	»	»	»	»	»	101,106	101,106
Liège à Maestricht	238,532 ⁽³⁾	83,970	8,106 ⁽³⁾	330,608	»	»	»	»	238,532 ⁽³⁾	83,970	8,106 ⁽³⁾	330,608
Liégeois-Limbourgeois	392,382	399,222	2,190	793,794	»	»	»	»	392,382	399,222	2,190	793,794
Malines à Terneuzen	211,236	77,201	77,002	365,439	»	»	»	»	211,236	77,201	77,002	365,439
Nord belge	1,206,964 ⁽³⁾	1,193,438	»	2,400,402 ⁽³⁾	»	»	»	»	1,206,964 ⁽³⁾	1,193,438	»	2,400,402 ⁽³⁾
Taviers à Embresin	»	»	40,000	40,000	»	»	»	»	»	»	40,000	40,000
Termonde à Saint-Nicolas	61,079	13,240	8,260	83,579	11,853	2,195	1,370	15,418	75,932	15,435	9,630	100,997
TOTAUX pour 1887	4,844,829	3,435,251	1,040,137	9,310,217	96,319	12,077	29,840	138,242	4,941,148	3,446,318	1,069,983	9,457,449
— pour 1886	4,806,562	3,509,585	860,508	9,176,655	97,486	12,438	29,052	138,976	4,904,048	3,521,023	889,560 ⁽⁴⁾	9,315,631 ⁽⁴⁾
Différence pour 1887	+ 38,267	- 75,334	+179,629	+142,552	- 1,167	- 361	+ 794	- 734	+ 37,100	- 75,705	+180,423	+141,818

(1) Ces parcours ont été effectués sur la section française de Momignies à Anor, pour le compte de la Compagnie du chemin de fer du Nord français, propriétaire de cette section.

(2) Y compris le parcours effectué par les trains-voitures à vapeur.

(3) — — — — — trains-tramways.

(4) Chiffre rectifié.

N° XXII. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Mouvement

NATURE DES TRANSPORTS.	DÉSIGNA						
	ANVERS A GAND.		CHIMAY.		FLANDRE OCCIDENTALE.		
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	
Voyageurs {	1 ^{re} classe. (nombre.)	31,768	58,029	2,823	5,203	33,128	81,937
	2 ^e — (—)	231,780	243,058	21,833	23,791	203,905	303,403
	3 ^e — et prix réduits . (—)	826,290	464,392	214,407	149,217	1,545,662	1,031,269
	Ensemble. (—)	1,089,838	765,409	239,063	148,211	1,782,693	1,148,311
Bagages {	taxés au minimum (colis.)	4,418	866	•	•	40,200	21,496
	— au poids (quintaux.)	4,944	6,399	4,311	3,157	48,900	
	Ensemble.	—	7,263	—	3,157	—	21,496
Petites mar- chandises {	taxées au minimum . (expéditions.)	40,389	49,009	•	•	230,433	94,627
	— au poids (quintaux.)	58,294	80,761	44,319	49,519	230,554	110,073
	Ensemble.	—	99,770	—	49,519	—	204,702
Grosses mar- chandises {	taxées au minimum . (expéditions.)	6,983	13,545	•	•	23,909	24,953
	— au poids (tonnes.)	54,628	469,207	223,926	365,645	587,772	1,037,273
	Ensemble.	—	484,752	—	365,645	—	1,082,226
Finances. (groups.)	2,883	4,756	666	849	26,481	6,469	
Équipages {	transportés à grande vitesse. (nombre.)	•	•	•	•	4	78
	— à petite — (—)	3	48	9	444	•	•
	Ensemble. (—)	3	48	9	444	4	78
Chevaux et bestiaux {	transportés à grande vitesse. (nombre.)	•	•	35	528	4,390	20,961
	— à petite — (—)	45,635	29,774	4,912	25,446	729	8,127
	Ensemble. (—)	45,635	29,774	4,947	25,974	2,449	29,088
Produits extraordinaires. (francs.)	—	24,707	—	22,628	—	41,379	
Recettes brutes d'exploitation . . . Totaux. (—)	—	1,413,481	—	586,400 ⁽⁴⁾	—	2,773,740	
Dépenses — — (—)	—	713,594	—	382,083 ⁽⁵⁾	—	1,501,948	
Excédents {	des recettes sur les dépenses. (—)	—	399,890	—	204,017	—	1,271,801
	des dépenses sur les recettes. (—)	—	•	—	•	—	•
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes d'exploitation	—	64.09 p. %	—	65.49 p. %	—	54.45 p. %	

(1) Les chiffres de la recette ne sont qu'approximatifs pour les transports de petites marchandises, de grosses marchandises, nistrations belges est actuellement opéré sur la totalité des frais de transport, sans distinction de tarifs; dès lors

(2) Y compris le mouvement (301,943 voyageurs) et la recette (190,748 francs) des trains-tramways organisés sur la section de

(3) Antérieurement à 1887 le mouvement des expéditions taxées au poids était indiqué en quintaux de 100 livres (50 kilogrammes).

(4) Y compris une somme de 34,200 francs représentant la redevance payée par la Compagnie du chemin de fer du Nord français, Compagnie de Chimay.

(5) Y compris une somme de 5,660 francs dépensée en combustible par la Compagnie de Chimay, pour l'exploitation du tronçon

et recette (1). — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1887.

TION DES COMPAGNIES.											
CAND FLICQO- BRUGES.		CAND A TIRSEUZEN.		GRAND CENTRAL BELGE.		HASSELT A MAESLYCK.		LIÈGE A MAESTRICHT.		A REPORTER.	
Mouvement	Recette.	Mouvement	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement	Recette.	Mouvement	Recette.	Mouvement.	Recette.
9,438	16,623	1,844	2,796	107,995	212,998	1,074	2,383	17,216	29,844	205,286	409,81.
123,865	136,462	9,591	11,116	499,493	618,858	6,218	10,029	65,992	64,247	1,161,707	1,442,69
123,784	228,449	221,418	167,035	3.837,460	2,309,216	19,673	45,289	572,103	392,449	7.890,794	4,756,946
157,684	381,231	233,123	180,977	4,444,618	3,171,072	56,995	57,701	954,341	486,540	9,257,787	6,609,458
4,374	834	538	752	49,636	60,841	867	433	•	•	34,033	106,521
4,137	1,647	289	•	46,136	•	(2) 512	4,116	9,095	8,980	52,324	•
—	2,481	—	732	—	60,841	—	4,549	—	8,980	—	406,521
54,707	21,669	5,187	4,501	264,445	486,710	18,259	6,041	•	•	613,420	905,880
28,915	23,572	8,185	6,830	172,422	•	(2) 7,647	8,465	36,179	27,401	576,815	•
—	55,241	—	8,334	—	186,710	—	44,506	—	27,401	—	905,880
5,694	7,063	1,526	428	43,319	9,149,837	864	4,365	•	•	822,297	11,651,091
80,412	137,393	232,178	214,407	4,306,060	•	25,362	42,438	362,641	438,535	5,872,979	•
—	144,458	—	241,835	—	9,149,837	—	43,803	—	438,535	—	14,651,091
3,434	948	472	531	12,328	4,901	725	260	2,497	676	48,886	13,393
3	46	•	•	403	6,930	•	•	4	67	444	7,421
•	•	•	•	499	44,941	•	•	•	•	214	15,403
3	46	•	•	302	21,871	•	•	4	67	325	22,224
98	4,795	•	•	4,822	44,126	•	•	278	5,905	6,623	43,345
4,825	19,256	312	2,542	125,910	133,281	399	5,134	567	6,577	147,289	230,137
4,923	21,051	312	2,542	130,732	147,407	399	5,134	845	12,482	153,912	273,452
—	50,070	—	17,123	—	116,817	—	21,687	—	57,836	—	352,247
—	645,529	—	452,095	—	13,186,456	—	144,640	—	4,032,217	—	19,934,266
—	365,060	—	383,870	—	6,850,342	—	159,412	—	557,540	—	10,913,840
—	280,469	—	68,224	—	6,336,144	—	•	—	474,677	—	9,035,192
—	•	—	•	—	•	—	44,772	—	•	—	44,772
—	56.55 p. %	—	81.91 p. %	—	51.94 p. %	—	110.21 p. %	—	54.01 p. %	—	—

d'équipages et d'animaux. — Le partage des taxes appliquées aux expéditions effectuées en service commun avec les admi- il n'est plus possible d'indiquer le chiffre exact des recettes afférentes à chacune de ces catégories de transports.

Liège à Visé.

Depuis 1887 ce mouvement est exprimé en quintaux métriques (100 kilogrammes).

du chef de l'exploitation pour son compte de la section française de Monignies-frontière à Anor, par les trains et le personnel de la de ligne dont il est question dans le renvoi (*) ci-dessus.

N° XXII. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Mouvement et

NATURE DES TRANSPORTS.	DÉSIGNA						
	REPOYTS.		LIÉGEOIS-LIMBOURGOIS.		MALINES A TERNEUZEN.		
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	
Voyageurs {	1 ^{re} classe. (nombre.)	205,286	509,813	11,323	50,269	14,243	21,03
	2 ^e — (—)	1,161,707	1,442,699	98,555	182,080	65,641	61,539
	3 ^e — et prix réduits (—)	7,890,794	4,756,946	306,670	300,417	385,706	203,510
	Ensemble. (—)	9,257,787	6,609,458	416,548	522,766	465,590	286,080
Bagages {	taxés au minimum (colis.)	35,033	106,521	3,855	2,004	4,910	951
	— au poids (quintaux.)	52,324		4,620	11,199	4,590	2,172
	Ensemble	—	106,521	—	13,203	—	3,123
Petites mar- chandises {	taxées au minimum (expéditions.)	613,420	905,880	107,047	36,820	68,665	62,695
	— au poids (quintaux.)	576,815		75,402	105,563	28,905	
	Ensemble.	—	905,880	—	142,383	—	62,695
Grosses mar- chandises {	taxées au minimum (expéditions.)	822,297	11,651,091	10,749	12,899	5,296	7,470
	— au poids (tonnes)	5,872,979		852,346	1,471,098	380,969	560,244
	Ensemble	—	11,651,091	—	1,483,997	—	367,414
Finances (groupes.)	48,486	13,393	5,783	1,740	3,805	1,068	
Equipages {	transportés à grande vitesse. (nombre.)	414	7,121	23	621	"	"
	— à petite — (—)	211	45,103	"	"	1	47
	Ensemble. (—)	325	22,224	23	621	1	47
Chevaux et bestiaux {	transportés à grande vitesse. (nombre.)	6,623	43,345	271	6,856	27	397
	— à petite — (—)	147,289	230,137	2,504	35,405	470	4,760
	Ensemble (—)	153,912	273,482	2,775	42,261	497	5,157
Produits extraordinaires (francs.)	—	352,247	—	48,584	—	73,352	
Recettes brutes d'exploitation Totaux. (—)	—	19,934,266	—	2,255,555	—	998,990	
Dépenses — — — — — (—)	—	10,943,846	—	1,364,963	—	532,374	
Excédents {	des recettes sur les dépenses. (—)	—	9,035,192	—	893,592	—	466,616
	des dépenses sur les recettes. (—)	—	44,772	—	"	—	"
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes d'exploitation	—	—	—	60.38 p. %	—	53.25 p. %	

(¹) Les chiffres de la recette ne sont qu'approximatifs pour les transports de petites marchandises, de grosses marchandises, belges est actuellement opéré sur la totalité des frais de transport, sans distinction de tarifs; dès lors, il n'est plus

(²) Sur cet excédent, une somme de 10,500 francs a été dépensée pour la réfection de 1,200 mètres courants de voie en rails d'acier

recette (1). — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1887. (Suite.)

TION DES COMPAGNIES.								PROPORTION P. % relativement à LA RECETTE	
NORD BELGE.		TAVIERS A EMBRESIN.		TERMONDE A SAINT-NICOLAS.		ENSEMBLE.		de chaque tarif.	générale.
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.		
298,304	609,230	16	8	2,370	2,531	531,542	4,082,882	10.15	2.95
645,774	625,863	40,201	9,556	32,793	20,959	2,044,671	2,342,697	22.61	6.37
3,449,022	1,608,955	"	"	156,767	64,844	12,188,959	6,934,672	66.94	48.85
4,393,100	2,844,049	40,217	9,564	191,930	88,334	14,765,172	10,369,251	100. "	28.47
"	"	"	"	651	324	40,449	227,341	100. "	0.62
41,517	403,681	"	"	512	489	100,563			
—	103,681	"	"	—	813	—			
"	"	"	"	45,339	15,223	834,474	1,496,925	100. "	4.07
259,757	355,979	4,622	1,951	48,326	12,814	960,827			
—	355,979	—	4,951	—	28,037	—	1,496,925	100. "	4.07
"	"	"	"	3,004	2,275	404,313	22,338,051	100. "	60.73
6,891,853	8,522,609	19,200	31,965	62,300	78,700	14,079,617			
—	8,522,609	—	31,965	—	80,975	—	22,338,051	100. "	60.73
97,164	15,536	"	"	4,710	939	460,348	32,676	100. "	0.09
"	"	"	"	"	"	137	7,742	29.96	0.02
179	2,952	"	"	2	23	393	48,095	70.04	0.05
179	2,952	"	"	2	23	530	25,837	100. "	0.07
"	"	"	"	3	31	6,918	50,599	43.98	0.44
22,678	39,057	"	"	359	2,094	173,300	314,453	86.02	0.84
22,678	39,057	"	"	362	2,125	180,248	362,052	100. "	0.98
—	4,463,443	—	"	—	4,661	—	4,938,987	—	5.27
—	43,347,066	—	43,480	—	202,907	—	36,782,420	—	100. "
—	5,768,424	—	29,375	—	432,880	—	48,738,478	—	—
—	7,578,882	—	44,105 ⁽⁴⁾	—	70,027	—	18,043,642	—	—
—	"	—	"	—	"	—			
—	43.24 p. %	—	67.56 p. %	—	65.48 p. %	—	50.94 p. %	—	—

d'équipages et d'animaux. — Le partage des taxes appliquées aux expéditions effectuées en service commun avec les administrations possible d'indiquer le chiffre exact des recettes afférentes à chacune de ces catégories de transports.
de 22 kilogrammes par mètre courant, pour l'achat d'excentriques, etc.

N° XXIII. — Chemins de fer exploités par des Compagnies.

Comparaison des

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DU PERSONNEL.		
		Anvers à Gand.	Chimay.
<i>A. Fonctionnaires et employés de tous grades.</i>			
1	Chefs de l'exploitation (administrateurs délégués, directeurs généraux, inspecteurs généraux ou principaux, concessionnaires, directeurs gérants ou directeurs de l'exploitation)	4	1
2	Ingénieurs en chef-directeurs	•	•
3	Chefs de service (directeurs, inspecteurs principaux, inspecteurs, ingénieurs, contrôleurs, etc.) .	3	2
4	Inspecteurs, ingénieurs, chefs de division, sous-inspecteurs, etc.	•	•
5	Agents commerciaux.	•	•
6	Chefs de bureau, sous-chefs de service, conducteurs, contrôleurs, sous-chefs de bureau, payeurs, chefs de dépôt, surveillants principaux, commis-chefs, etc.	4	4
7	Chefs, sous-chefs et assistants de station; chefs de halte	46	40
8	Capitaines et seconds de steamers	3	•
9	Chefs-comptables, comptables, receveurs, caissiers, etc.	2	4
10	Chefs de traction, surveillants du service des locomotives et des trains, etc.	4	4
11	Chefs et sous-chefs de section ou de district, surveillants de la voie, etc.	•	3
12	Commis et employés de toutes catégories, agents spéciaux, dessinateurs, télégraphistes, commis-agrèés, surnuméraires, etc.	23	24
13	Facteurs de station et surveillants de gare	9	2
14	Chefs-gardes, conducteurs ou gardes-convois et serre-freins.	14	14
Ensemble (rubrique A).		73	59
<i>B. Agents divers et ouvriers.</i>			
15	Agents du service de la traction et du matériel et hommes de métier (chefs et sous-chefs d'ateliers ou premiers ajusteurs, chefs de remise, contremaitres, chefs et sous-chefs ouvriers, machinistes, chauffeurs, clemans, visiteurs, mécaniciens, ajusteurs, forgerons, menuisiers, peintres, manœuvres, etc.	90	38
16	Agents de la route (piqueurs, chefs et ouvriers piocheurs, cantonniers, gardes et gardiennes de barrières, pontonniers, gardes-route, gardes-signaux, etc.	106	76
17	Ouvriers de station (annotateurs ou pointeurs, aiguilleurs, gardes-excentriques, gardes-salles, magasiniers, peseurs, transbordeurs, camionneurs, veilleurs, nettoyeurs, lampistes, porteurs d'avis ou de télégrammes, hommes d'équipes, manœuvres, etc.	130	25
18	Agents du service de bateaux (bateliers, matelots, etc.)	14	•
19	Geus de service (huissiers, messagers, concierges, portiers, garçons de bureau, etc.)	15	4
Ensemble (rubrique B).		355	440
TOTAUX (rubriques A et B) pour 1887		428	499
— — — — — pour 1886		426	203
Différences pour 1887		+ 2	— 4

— Personnel. — Effectif au 31 décembre 1887
années 1887 et 1886

DESIGNATION DES COMPAGNIES											TOTAUX.	
Flandre occidentale	Grand Fecloo-Bruges	Grand Teneuren	Grand Centre belge	Hesbaye et Arsenyck	Liège et Mavstricht	Liégeois-Limbourgeois	Wallons de Teneuren	Nord belge	Taxiens et Embresin	Termonde et Saint-Nicolas	1887	1886
2	4	1	4	2	4	4	1	1	4	2	16	46
"	"	"	3	"	"	"	"	"	"	"	3	1
3	2	2	23	4	3	"	3	2	"	"	44	43
"	"	"	20	"	"	3	"	11	"	"	34	31
"	"	"	"	"	"	2	"	"	"	"	2	2
9	5	1	120	4	"	6	3	42	"	2	164	161
24	44	7	443	6	43	26	44	49	"	5	329	330
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3	3
4	2	"	"	"	"	"	4	70	4	"	87	73
"	"	4	"	"	"	2	"	"	1	4	7	7
4	2	4	49	2	2	5	"	43	"	"	48	47
76	45	7	293	4	27	52	23	220	"	40	776	779
60	4	3	67	"	44	42	6	80	4	2	257	259
41	6	8	491	2	44	45	8	219	2	4	565	581
217	51	31	882	48	71	154	61	686	6	26	2,335	2,443
218	47	40	4,640	40	38	96	430	4,008	2	25	3,352	3,356
129	97	54	4,093	49	88	210	134	635	3	40	3,044	2,974
447	41	45	617	9	31	223	76	479	4	18	4,842	4,748
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	44	46
4	"	2	45	4	2	6	4	75	"	1	123	114
798	485	441	3,335	69	459	533	341	2,497	6	84	8,315	8,208
4,045	236	442	4,217	87	230	669	402	2,883	42	410	40,650	40,551
4,013	239	455	4,095	89	230	682	402	2,899	43	405	40,551	—
+ 2	- 3	- 43	+ 422	- 2	"	+ 7	"	- 46	- 4	+ 5	+ 99	—

— Accidents survenus aux personnes. — Année 1887.

années 1887 et 1886.

TOTAUX GÉNÉRAUX DES VICTIMES.																											
DE CIRCONSTANCES DIVERSES. (manœuvres de trains, isress, suicide, etc.)																											
Personnes étrangères non voyageurs.				Ensemble.				Voyageurs.				Agents des Compagnies.				Personnes étrangères non voyageurs.				Ensemble.							
Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.				
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
4	»	»	4	2	4	»	3	»	»	»	»	1	4	»	2	1	»	»	1	2	4	»	3	»	»	»	»
4	»	»	4	4	»	»	4	»	»	»	»	»	»	»	»	4	»	»	4	4	»	»	4	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
4	6	»	10	8	9	»	17	»	»	»	»	4	3	»	7	4	6	»	10	8	9	»	17	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	2	»	»	2	1	»	»	1	1	»	»	1	»	»	»	»	2	»	»	2	»	»	»	»
1	1	»	2	2	3	»	5	»	1	»	1	1	1	»	2	1	1	»	2	2	3	»	5	»	»	»	»
»	»	»	»	»	1	»	1	»	»	»	»	»	1	»	1	»	»	»	»	»	1	»	1	»	»	»	»
3	4	2	9	7	51	22	80	»	1	2	3	4	46	18	68	3	4	2	9	7	51	22	80	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
10	14	3	23	22	65	22	109	1	2	2	5	41	52	18	81	10	41	2	23	22	65	22	109	»	»	»	»
11	12	4	24	24	57	10	91	2	40	4	16	13	43	3	61	11	12	1	24	26	65	10	101	»	»	»	»
-1	-1	+1	-1	-2	+8	+12	+18	-1	-8	-2	-11	-2	+9	+13	+20	-1	-1	+1	-1	-5	»	+12	+8	»	»	»	»

(124)

(1)

PARTIE B.

—

POSTES.

(2)

POSTES.

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. — SERVICE INTERNATIONAL.

Aucune modification essentielle n'a été apportée dans le service international des Postes au cours de l'exercice 1887. Les différents actes élaborés au Congrès de Lisbonne et mis à exécution au 1^{er} avril 1886 ont continué à être appliqués dans toutes leurs parties avec un plein succès.

Parmi les faits intéressant le service international, il y a lieu de relever en 1887 :

a) La notification de l'accession à l'Union postale universelle du territoire de Cameroon (côte occidentale d'Afrique), à partir du 1^{er} juin, et celle du territoire allemand de la Nouvelle-Guinée, à partir du 1^{er} janvier 1888;

b) La convention additionnelle entre la Belgique et la Grande-Bretagne, signée le 8 janvier 1887 et destinée à assurer aux bateaux effectuant le troisième service quotidien entre Ostende et Douvres, les avantages stipulés par la convention du 17 février 1876 en faveur des bateaux desservant les deux services antérieurs;

c) L'arrangement du 21 novembre 1887, conclu entre la Belgique et la Suisse, pour l'organisation d'un service réciproque d'abonnements-poste;

d) L'adhésion du Salvador à l'arrangement de Paris du 4 juin 1878, concernant le service des valeurs déclarées et celle de la Norvège, à l'arrangement du 21 mars 1885, concernant les recouvrements par la voie de la poste;

e) L'extension du service des mandats-poste aux bureaux français fonctionnant en Égypte, en Turquie et au Maroc.

Enfin, à partir du 1^{er} avril de la même année, la Roumanie a cessé de participer à l'échange des lettres avec valeurs déclarées.

§ 2. SERVICE INTÉRIEUR.

1° Un arrêté royal du 13 novembre 1887 a réorganisé, sur de nouvelles bases, le service des envois postaux qualifiés « exprès ».

Sous le régime antérieur, ces envois étaient compris dans les dépêches ordinaires de la poste et ils étaient remis, par porteurs spéciaux, dès l'arrivée à destination. Or, la poste est loin d'utiliser, pour ses relations régulières, toutes les occasions d'expédition qu'offre le développement actuel de nos moyens de communication. L'accélération obtenue n'était donc que relative, puisqu'elle ne portait que sur la remise à domicile.

Sous le régime nouveau, les envois exprès sont expédiés par la première occasion favorable qui suit le dépôt et ils sont remis à domicile dès l'arrivée. L'accélération est réalisée à la fois sur le transport et sur la remise à domicile. Le service ainsi établi répond complètement au but visé, celui de faire arriver aussitôt que possible les envois urgents en mains des destinataires.

2° Un arrêté royal du 15 avril 1887 a organisé le service des Postes à l'armée de campagne.

II.

Statistique des correspondances.

§ 1^{er} MOUVEMENT GÉNÉRAL.

1, p. B, 44, et III, p. B, 48. Le mouvement général des correspondances privées manuscrites comprend :

	EN SERVICE INTÉRIEUR.	EN SERVICE INTERNATIONAL.	Ensemble.	
Lettres de toutes catégories	En 1887	62,474,789	24,656,279	86,831,068
	En 1886	61,933,562	28,840,994	90,744,556
	Différences en 1887.	+ 241,227 ou + 0.39 p. %	-4,154,715 ou - 14.42 p. %	-3,913,488 ou - 4.31 p. %
Cartes postales.	En 1887	21,446,448	3,991,094	25,407,239
	En 1886	21,053,946	5,515,068	26,568,984
	Différences en 1887.	+ 362,232 ou + 1.72 p. %	-1,523,977 ou - 27.63 p. %	-1,161,745 ou - 4.37 p. %
Totaux.	En 1887	83,890,937	28,647,370	112,238,307
	En 1886	82,987,478	34,326,062	117,313,540
	Différences en 1887.	+ 603,459 ou + 0.73 p. %	-5,678,692 ou - 16.54 p. %	-5,075,233 ou - 4.33 p. %

La diminution du mouvement de la correspondance manuscrite en 1887 est plus apparente que réelle. La statistique des correspondances internationales a été faite en 1887 sur de nouvelles bases et elle démontre que les dénombrements antérieurs ont fourni des résultats excédant le mouvement réel.

Les cartes de visite sous enveloppe ouverte, affranchies à fr. 0-05, 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 1887, de 4,179,786 contre 4,183,400 pour 1886. C'est, pour 1887, 3,614 cartes ou 0.09 p. % en moins.

En 1887, la Poste a, en outre, transporté 14,816,465 lettres de service. C'est, sur 1886 (14,123,465), une augmentation de 693,064 ou de 4.90 p. %.

I, p. B, 14.
et III, p. B, 18.

Le mouvement général des *envois postaux autres que les correspondances manuscrites* est indiqué au tableau ci-après :

	JOURNAUX.	IMPRIMÉS.	ÉCHANTILLONS.	PAPIERS D'AFFAIRES.
En 1887	91,024,000	36,665,000	3,147,000	854,000
En 1886	91,394,000	35,268,000	3,575,000	988,000
Différences en 1887	- 370,000 ou - 0.39 p. %	+ 1,397,000 ou + 2.53 p. %	- 428,000 ou - 11.97 p. %	- 134,000 ou - 13.56 p. %

La décomposition de ces chiffres généraux est donnée à l'annexe III.

III, p. B, 18.

L'observation faite ci-dessus, en ce qui concerne les correspondances manuscrites, est également applicable aux envois autres que ces correspondances. La diminution du nombre des journaux, des échantillons et des papiers d'affaires n'est non plus qu'apparente : elle provient de l'évaluation inexacte du mouvement antérieur de ces envois.

§ 2. LETTRES ORDINAIRES.

Le nombre des lettres ordinaires échangées *entre les bureaux belges*, qui avait été de 61,118,434 en 1886, s'est élevé à 61,515,410 en 1887, soit en plus 196,976 lettres ou 0.32 p. %.

III, p. B, 18.

Le nombre total des lettres ordinaires *expédiées de Belgique à destination de l'intérieur et de l'étranger*, est, pour 1887, de 72,582,757.

C'est une moyenne de 12.15 lettres par habitant, en prenant pour base du calcul la population du royaume au 31 décembre 1887 (5,974,715 habitants). Cette moyenne était de 12.91 par habitant pour 1886.

Le nombre des lettres expédiées par habitant et par province a été, en 1887. de :

20.75	dans la province de Brabant ;
15.96	— d'Anvers ;
14.49	— de Liège ;
13.52	— de Namur ;
11.22	— de Hainaut ;
10.55	— de Luxembourg ;
7.64	— de la Flandre orientale ;
7.44	— de Limbourg ;
6.94	— de la Flandre occidentale.

La proportion des lettres non ou insuffisamment affranchies a été, en 1887, de 6.65 pour mille lettres expédiées (309,808 sur 76,634,416).

III, p. B, 18. En 1887. *il est tombé en rebut* 175,162 lettres originaires de Belgique. Sur ce nombre, 102,140 lettres (58.98 p. %) ont pu être distribuées après ouverture ou vérification.

En 1886, il y avait eu 158,566 lettres-rebut, dont 96,175 (60.05 p. %) avaient été replacées.

Le nombre des lettres *réclamées* a été, en 1887, de 5,464, dont 150 renfermaient des valeurs au porteur montant ensemble à fr. 7,430-54. Il en a été retrouvé 875 ou 25.20 p. %, parmi lesquelles 23 contenaient pour fr. 255-51 de valeurs au porteur.

Les lettres ordinaires réclamées en 1886, s'étaient élevées au chiffre de 3,505, dont 140 contenaient des valeurs au porteur pour la somme totale de fr. 6,145-28. Sur ce nombre, 630 lettres ou 17.97 p. %, dont 4 renfermaient pour fr. 50-80 de valeurs au porteur, avaient pu être restituées aux réclamants.

III, p. B, 18. Le nombre des *lettres ordinaires internationales* était de 27,884,246 en 1886; il est de 23,693,657 en 1887; diminution : 4,190,589 ou 15.05 p. %.

L'écart est la conséquence de l'inexactitude des évaluations antérieures, ainsi qu'il est expliqué en tête de la page 5.

§ 3. LETTRES RECOMMANDÉES.

III, p. B, 18. Le nombre des lettres recommandées privées, qui était de 573,798 en 1886; s'est élevé, en 1887, à 597,959 dans le *service intérieur*. C'est 24,161 envois ou 4.21 p. % en plus pour 1887.

Sept lettres recommandées ont été perdues dans le service belge en 1887.

Le *mouvement international* a, en 1887, donné lieu à un échange de 823,633 lettres recommandées. C'est, sur 1886, (791,665) un accroissement de 31,968 ou de 4.04 p. %.

§ 4 LETTRES ASSURÉES

En 1887, il a été expédié 261,420 lettres assurées *en provenance et à destination* du royaume, d'une valeur globale de fr. 278,216,241-87. C'est, sur 1886, une augmentation de 20,090 en nombre et de fr. 763,723.68 en valeur. II, p. B, 17;
et III, p. B, 48.

Le montant moyen de l'assurance par lettre a été de 1,064 francs pour 1887; il était de 1.170 francs en 1884. de 1,133 francs en 1885 et de 1.130 francs en 1886.

Le produit des primes d'assurance et de la taxe fixe perçues, en 1887, sur les valeurs à l'intérieur, atteint fr. 107.041-33. C'est, sur 1886, une augmentation de fr. 2,327-50. Le montant de la taxe au poids de ces mêmes envois est de fr. 46,738-80 en 1887, contre fr. 45,634-30 en 1886, soit une augmentation de fr. 3,104-50.

En *service international*, il a été échangé 138.989 lettres de l'espèce, valant ensemble fr. 122.510,512-32. C'est, sur 1886, une augmentation de 3,906 en nombre et de fr. 4,869,163-44 en valeur.

Le *mouvement général* des lettres assurées (service intérieur et service international) atteint donc, en 1887, le nombre de 400,409 envois, représentant une valeur de fr. 400,726,754-39, avec un produit de fr. 227,771-87 1/2.

Six de ces lettres ont été perdues ou soustraites en 1887.

Le montant des valeurs renfermées dans ces lettres était de fr. 1,012-50, dont fr. 672-50 ont été remboursés par le Trésor. Une somme de 340 francs a été supportée par un agent en défaut.

III.

Opérations pour compte de tiers.

A. MANDATS ET BONS DE POSTE.

§ 1^{er}. MANDATS (SERVICE INTÉRIEUR).

Ce service ne cesse de se développer.

Le nombre de mandats, qui était de 878,749, en 1886, s'est élevé à 887,143 en 1887 (non compris les titres émis d'office pour la liquidation de bordereaux d'effets de commerce et s'élevant à 82,987 et 87,975, respectivement pour les années 1886 et 1887); augmentation : 0.96 p. ‰. II, p. B, 16,
et III, p. B, 18
et 19.

Le montant des mandats délivrés en 1887 (fr. 87,196,433-70), accuse une augmentation de fr. 534,534-94 (0.62 p. ‰) sur l'exercice 1886 (fr. 86,661,918-76), et le montant des taxes, qui avait été de fr. 292,108-70, en 1886, a atteint fr. 296,116-50, en 1887, soit une différence en plus de fr. 4,007-60 (1.37 p. ‰) en faveur du dernier exercice. II, p. B 16.

La valeur moyenne du mandat, qui était de fr. 99 en 1886, s'est réduite à fr. 98 en 1887.

§ 2. BONS DE POSTE.

II, p. B, 16
et III, p. B, 18
et 19.

L'émission des bons de poste continue à s'accroître.

En 1887, le nombre de ces titres s'est élevé à 811.217, la valeur à fr. 6,548.805 et le produit des taxes à fr. 49,986-05.

L'augmentation sur l'exercice précédent a été de 31,315 titres (4.02 p. %), de fr. 426,115 (6.96 p. %) sur la valeur et de fr. 2,780-10 (5.89 p. %) en taxes perçues.

§ 3. MANDATS (SERVICE INTERNATIONAL).

II, p. B, 16,
et III, p. B, 18
et 19.

La progression du service des mandats internationaux s'accroît toujours davantage.

En 1887, il a été délivré 10,834 titres en plus qu'en 1886 (4.17 p. %); la valeur a augmenté de fr. 1,158,046-74 ou 9.10 p. %, et les taxes de fr. 11,414-12 ou 7.62 p. %.

B. EFFETS DE COMMERCE.

L'encaissement des effets de commerce, dont la progression s'était quelque peu ralenti en 1885 et 1886, a repris un développement très accentué.

Les résultats obtenus pendant l'année 1887 ont surtout cela de remarquable, que la proportion des effets impayés a sensiblement diminué.

Résultats comparatifs.

§ 1^{er}. ACCEPTATION.

38,572 effets ont été présentés à l'acceptation en 1887, soit une augmentation de 2,192 effets ou 6.05 p. % sur l'exercice précédent (36,180). La taxe, qui était de 7,236 francs pour 1886, s'est accrue dans la même proportion, atteignant en 1887 le chiffre de fr. 7,674-40.

Il a été fait 323 protêts par huissiers et 236 par agents des postes.

§ 2. ENCAISSEMENT.

En 1887, il a été déposé à l'encaissement 1,630,815 effets, s'élevant ensemble à fr. 374,557,365-02, soit, sur l'année 1886, une augmentation de 108,214 titres (ou 7.10 p. %) d'un import de fr. 25,595,781-17 (ou 7.27 p. %).

Les taxes perçues se sont élevées à fr. 563,378-44, dépassant de fr. 37,711-33 (7.47 p. %) le produit de l'exercice antérieur.

27,733 protêts ont été dressés par huissiers et 76,679 par agents des postes.

C. COUPONS D'INTÉRÊT ET DE DIVIDENDE. — TITRES AMORTIS.

Le nombre de coupons ⁽¹⁾ et de titres amortis remis à l'encaissement en 1887 a été de 158,466 et le montant de fr. 1,353,311-57.

En 1886, il avait été déposé 162,133 coupons et titres d'un import de fr. 1,323,004-86. La comparaison entre les deux exercices donne, pour 1887, une diminution de 23,689 coupons et titres (14-60 p. %), mais une augmentation de fr. 12,306-31 (0-93 p. %) sur la valeur.

Le produit des taxes, qui avait atteint fr. 3,344-70 en 1886, a fléchi à fr. 2,973-10, soit une différence en moins de fr. 371-60 ou 11-11 p. % pour le dernier exercice.

D. QUITTANCES (SERVICE INTÉRIEUR).

Aucun changement essentiel n'a été apporté au service de l'encaissement des quittances en 1887.

II, p. B, 47,
et III, p. B, 48
et 49.

Ce service prend d'année en année plus d'extension.

Le nombre de quittances déposées en 1887 s'est élevé à 3,120,550 et le montant à fr. 76,614,336-32.

Comparativement à l'année précédente, il y a eu augmentation de 183,662 (6-23 p. %) quant au nombre de valeurs et de fr. 3,468,732-64 (7-69 p. %) quant au montant des titres.

Le produit de la taxe, qui était de fr. 449,413-45 en 1886, a atteint, en 1887, fr. 482,236-14, soit une différence en plus de fr. 32,842-69 ou de 7-31 p. %.

II, p. B, 47.

Dans les chiffres indiqués pour 1887 sont comprises 27,188 quittances de remboursement, d'une somme totale de fr. 330,744-81 et ayant rapporté fr. 5,211-06 de taxes.

E. RECOUVREMENTS DE VALEURS AVEC L'ÉTRANGER.

Le service des recouvrements de valeurs avec l'étranger a fonctionné en 1887, dans les mêmes conditions qu'en 1886.

II, p. B, 47.
et III, p. B, 18
et 49.

(1) Non compris les coupons des emprunts de l'État, qui sont payés sans frais et dont il n'est pas passé écriture par les bureaux de poste.

F. ABONNEMENTS AUX JOURNAUX.

II, p. B, 17,
et III, p. B, 18
et 49.

Un arrangement spécial a été conclu, en 1887, entre la Belgique et la Suisse, pour l'abonnement aux journaux et publications périodiques paraissant dans les deux pays et éventuellement aux publications étrangères que ceux-ci seraient en mesure de se fournir réciproquement.

De 1886 à 1887, le nombre des abonnements souscrits à la poste a diminué de 14,024, soit de 5.12 p. %, et le montant des taxes, qui était de fr. 95,669-59, en 1886, est tombé à fr. 88,926-79, en 1887, diminution 5 06 p. %.

Ces diminutions s'expliquent par le fait qu'en 1886, nombre d'abonnements ont été souscrits exceptionnellement à l'occasion du renouvellement partiel de la Chambre.

G. CAISSE D'ÉPARGNE.

Le compte rendu publié annuellement par l'Administration de la Caisse générale d'épargne et de retraite indique le mouvement des opérations effectuées par les bureaux de poste pour compte de cette institution, tant en service intérieur que dans les relations établies avec la Caisse d'épargne de France, par l'arrangement du 31 mai 1882, et avec les Pays-Bas, par la convention du 16 septembre 1883.

II. TIMBRAGE DE PAPIERS ET DÉBIT DE PAPIERS TIMBRÉS.

Les recettes effectuées par les agents des postes, pour le compte du receveur du timbre établi au chef-lieu de la province, du chef de papiers à faire timbrer à l'extraordinaire, se sont élevées à fr. 33,259-45, soit une augmentation de fr. 1,544-65 ou 4.87 p. %, sur le chiffre obtenu en 1886 (fr. 31,694-82).

La vente de papiers timbrés et de timbres adhésifs a atteint fr. 176,547-64, dépassant de fr. 2,460-62 (1.41 p. %) le produit de l'exercice précédent (fr. 174,087-02).

IV.

Bureaux de poste et boîtes aux lettres.

Il n'y avait, à la fin de 1875, que 486 bureaux; au 31 décembre 1887, ce nombre s'élevait à 816 bureaux répartis entre 769 localités.

Parmi ces 816 bureaux se trouvent 224 sous-perceptions, 18 bureaux de dépôt de poste et 50 dépôts-relais.

91 boîtes aux lettres nouvelles ont été établies en 1887; le nombre en est ainsi porté à 6,525.

	En 1887.	En 1886	Differences pour 1887.
Boîtes attachées à des voitures.	136	132	+ 4
Lettres recueillies.	525,600	525,600	»

V.

Distribution et transmission des correspondances.§ 1^{er}. SERVICE DE DISTRIBUTION.

Le nombre des facteurs chargés du service de la distribution des correspondances, des levées de boîtes, etc., était, en 1886, de 3,026. En 1887, il s'est élevé à 3,056; augmentation : 30.

Le nombre des distributions journalières, dans les localités pourvues de bureaux à attributions complètes, a été de 2 ou 3 dans 551 localités, de 4 ou 5 dans 135 localités, de 6 ou 7 dans 6 localités et de 10 dans 1 localité.

7 dépôts-relais n'ont qu'une seule distribution.

Des 1.901 communes rurales, non pourvues de bureau, ou ayant un bureau sans service de distribution (118), il y en a 8 qui sont desservies dix fois par jour (faubourgs de Bruxelles), 4 qui sont desservies sept fois, comme les grandes villes avec lesquelles elles forment une même agglomération, 2 sont desservies cinq fois, 9 quatre fois, 28 trois fois, 366 deux fois et 1,484 une fois.

§ 2. SERVICE DE TRANSMISSION.

Bureaux ambulants (wagons-poste). — Les lignes parcourues par les bureaux ambulants étaient, en 1887, au nombre de 16, sur lesquelles circulaient 22 bureaux ambulants effectuant 57 voyages quotidiens.

En 1886, le nombre de ces bureaux a été de 23, faisant par jour 59 voyages.

Le parcours journalier moyen des wagons-poste était en 1886 de 5,648 kilomètres; en 1887, il a été de 5,598 kilomètres.

Services de malle-poste. — Ces services ont été, en 1887, au nombre de 137, soit 3 de moins qu'en 1886 (140).

Le trajet journalier moyen des malles-postes était, en 1886, de 5,846 kilomètres; en 1887, il n'a été que de 5,695 kilomètres; diminution : 151 kilomètres.

En 1887, les services de malle-poste ont transporté approximativement 375.950 voyageurs, soit 7.300 voyageurs de moins qu'en 1886 (383.250).

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.

Services de messageries (diligences, chars-à-bancs, omnibus, fourgons, etc.). — Ces services de transport étaient, en 1886, au nombre de 276. En 1887,

on en compte 292, savoir : 79 à service quotidien, parcourant en moyenne une distance de 2,689 kilomètres par jour, soit 47 kilomètres de plus qu'en 1886, et 213 à service non quotidien, faisant un trajet moyen de 10,182 kilomètres par semaine, soit 713 kilomètres de plus qu'en 1886.

VI.

Personnel.

L'effectif comprenait à la fin de l'année :

	En 1887.		En 1886.		Différences pour 1887.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
Fonctionnaires et employés, y compris les auxiliaires, sous-percepteurs et agents de dépôt.	1,798	137	1,752	139	+ 46	- 2
Facteurs, gens de service et autres agents subalternes.	3,178	43	3,147	42	+ 31	+ 1
Totaux.	4,976	180	4,899	181	+ 77	- 1
	5,126		5,050		+ 76	

VII.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. RECETTE.

La recette faite, en 1887, s'élève à fr. 15,255,560-24, soit une augmentation de fr. 446.765-41, ou de 2.95 p. % sur celle de 1886, qui était de fr. 14,806.594-83.

§ 2. DÉPENSE.

La dépense s'est élevée, en 1887, à la somme de fr. 8,643,167-24, à laquelle doit être ajoutée la quote-part des Postes dans les frais généraux d'administration, fixée, pour 1887, à fr. 352,589-20.

La dépense totale s'étant élevée à fr. 8,995,756-44 et la recette brute à fr. 15,255,560-24, le rapport entre ces deux sommes est de 58.98 p. %, tandis qu'il était, en 1886, de 60.06 p. %.

La recette nette s'élève, pour 1887, à fr. 6,257,603-80.

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 l'administration de la marine a à 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 ET POUR L'INTÉRIEUR.		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.
1870.	32,763,835	•	12,348,696	•	45,082,531	•	•	•
1871.	36,393,474	11.08	15,741,622	27.79	52,135,096	15.64	682,475	•
1872.	37,775,478	3.79	15,413,998	-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.	41,106,219	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	7,571,800	26.81
1876.	43,491,996	1.61	18,354,580	3.60	61,846,576	2.18	8,893,340	17.45
1877.	44,905,063	3.25	18,736,091	2.08	63,641,094	2.90	10,031,638	12.80
1878.	45,307,469	0.90	19,132,644	2.22	64,460,113	1.29	14,430,912	40.96
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	14,778,322	4.61
1881.	54,409,277	6.96	23,218,211	2.96	77,627,488	5.73	16,730,012	13.21
1882.	57,307,819	5.33	24,321,460	4.75	81,629,309	5.16	18,394,220	9.95
1883.	60,314,489	5.23	26,115,115	7.37	86,429,304	5.88	18,853,414	2.49
1884.	64,021,460	4.17	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	21,053,916	-0.12
1887.	62,174,789	0.39	24,636,279	-14.42	86,831,068	-4.31	21,416,148	1.72
Augmentation annuelle moyenne pendant les cinq dernières années. . . .	973,388	4.66	66,764	0.63	1,040,332	1.31	604,386	3.41

(1) Pour les années antérieures à 1870, voir le Compte rendu de 1881, annexe XCI.

fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1887 (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	»	18,125,498	»
5,174	»	687,349	»	6,851,572	— 16.49	49,403,536	5.40	18,033,253	— 0.51
6,594	27.38	3,095,001	350.28	7,337,232	7.08	51,243,461	3.72	22,018,724	22.40
16,420	144.57	4,673,464	51.00	7,966,712	8.58	52,771,524	2.98	25,967,383	47.93
65,312	305.16	6,035,861	29.15	8,439,477	2.16	58,825,598	41.47	30,094,207	45.89
276,800	323.84	7,848,600	30.03	8,499,343	4.43	65,480,000	41.31	33,335,000	40.76
1,690,980	294.14	9,984,320	27.24	8,868,500	4.34	68,969,000	5.33	31,753,000	— 4.75
1,639,638	50.29	14,671,296	46.89	9,204,493	3.75	72,058,000	4.48	30,473,000	— 4.03
2,045,602	24.75	13,176,514	42.89	9,867,993	7.24	68,463,000	— 4.99	28,638,000	— 6.02
2,593,734	26.79	16,720,652	26.90	10,844,441	9.86	69,712,000	1.82	28,041,000	— 2.14
3,337,906	28.69	18,416,228	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	42.06	12,891,636	10.63	82,573,000	14.96	40,538,000	10.54
4,192,656	17.38	22,586,876	44.26	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
4,919,490	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	4.00	26,568,984	0.41	14,423,401	4.48	94,394,000	— 8.85	58,268,000	7.37
3,991,091	— 27.63	25,407,239	— 4.37	14,816,465	4.90	94,024,000	— 0.39	56,665,000	2.53
40,313	0.22	364,073	2.47	269,915	4.96	1,069,800	4.36	2,033,600	4.35

N° II. — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste* ⁽¹⁾.

Comparaison des années 1887 et 1886.

		ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1887.
		1887.	1886.	
Lettres assurées.				
Nombre de lettres assurées :	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.		
		— de l'étranger.		
	Ensemble.			
	originaires de l'étranger			
Totaux.				
Montant des lettres assurées :	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.		
		— de l'étranger.		
	Ensemble.			
	originaires de l'étranger			
Totaux.				
Produit	port			
	droit proportionnel et droit fixe réunis.			
Totaux.				
Nombre de lettres perdues ou spoliées		6	3	+ 3
Montant total des valeurs perdues et remboursées		(1) 4,012 50	(2) 4,700	— 687 50
Mandats et bons de poste.				
Nombre de	mandats de et à destination de l'intérieur	à destination de l'intérieur		
		bons de poste		
	mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger			
	Ensemble.			
mandats originaires de l'étranger.				
Totaux.				
Montant des	mandats de et à destination de l'intérieur	à destination de l'intérieur		
		bons de poste		
	mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger			
	Ensemble.			
mandats originaires de l'étranger.				
Totaux.				
Produit de la taxe.	Mandats du service intérieur			
	Bons de poste			
Totaux.				
Mandats et bons de poste remboursés à charge du Trésor.		3	9	— 6
		49 50	246 30	— 226 80
Effets de commerce.				
a. <i>Acceptation.</i>				
Nombre d'effets déposés.		38,372	36,480	+ 2,192
Produit de la taxe		7,674 40	7,236	+ 438 10
Nombre de protêts.	par huissiers	323	328	— 5
	par agents des postes	236	229	+ 7
b. <i>Encaissement.</i>				
Nombre d'effets	déposés	4,630,845	4,522,601	+ 108,244
	encaissés.	4,475,800	4,368,497	+ 107,303
Montant des effets	déposés	374,557,365 02	349,163,533 85	+ 25,393,781 17
	encaissés.	350,457,453 56	324,433,788 35	+ 26,021,665 21
Produit de la taxe		563,378 44	525,666 89	+ 37,711 55
Nombre d'effets protestés.	par agents des postes	76,679	79,230	— 2,551
	par huissiers	27,755	29,100	— 1,345

(1) Outre les valeurs renseignées au présent tableau, la Poste a, en 1887, transporté celles que renfermaient 1,421,592 lettres recommandées. 7 lettres de l'espèce ont été perdues dans le service belge.

(2) Dont fr. 672-50 à charge du Trésor.

(3) Dont fr. 808-55 à charge du Trésor.

(4) Non compris 87,975 mandats s'élevant à fr. 28,684,105-55, émis pour la liquidation de bordereaux d'effets de commerce.

(5) — 82,987 —

24,458,798-72, —

N° II (suite). — Mouvement des valeurs confiées à la Poste.

Comparaison des années 1887 et 1886.

	ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1887.
	1887.	1886.	
Quittances.			
<i>Encaissement.</i>			
Nombre de quittances déposées (service intérieur)	(1) 3,120,550	2,936,888	+ 183,662
Montant des quittances	{ déposées (1) 76,614,836 32 encaissées 61,006,976 34	71,145,823 68	+ 5,468,732 64
		86,108,800 20	+ 4,898,176 41
Produit de la taxe	(1) 482,256 44	449,413 45	+ 32,842 69
Abonnements aux journaux.			
Nombre d'abonnements demandés	{ Journaux belges 251,067 — étrangers (2) 8,959	265,726	— 14,659
		8,324	+ 635
Totaux	260,026	274,050	— 14,024
Montant des abonnements souscrits	1,918,861 75	1,945,072 61	— 26,210 86
Produit de la taxe	88,926 79	93,669 69	— 4,742 80
Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.			
<i>Encaissement.</i>			
Nombre de coupons et de titres amortis déposés	438,466	462,155	— 23,689
Montant des coupons et des titres amortis	{ déposés 1,335,314 37 encaissés 1,315,778 29	1,323,004 86	+ 42,306 51
		1,308,331 45	+ 7,447 44
Produit de la taxe	2,973 40	3,344 70	— 371 60
Recouvrements de valeurs avec l'étranger.			
Nombre de valeurs déposées	{ originaires de l'intérieur (2). 42,790 — l'étranger 67,368	33,899	+ 8,891
		127,409	— 59,744
Montant des valeurs	{ à recouvrer recouvrées	— l'intérieur (1). 1,765,516 73	+ 238,463 40
		— l'étranger 2,462,486 26	+ 41,429 80
		— l'intérieur (1). 1,272,238 44	+ 148,856 64
		— l'étranger 1,866,880 29	+ 94,875 93
Taxes d'encaissement perçues sur les valeurs	{ — l'intérieur (2). 4,417 08 — l'étranger 6,400 90	3,519 42	+ 897 96
		7,431 20	— 4,330 30
Nombre de valeurs protestées en Belgique	{ par huissiers 440 par agents des postes 25	89	+ 21
		47	+ 8

(1) Y compris 27,188 quittances d'envois contre remboursement s'élevant à fr. 350,744-81 et ayant donné un produit de fr. 5,211-06.

(2) Non compris 1,521 inscriptions à des journaux étrangers (France et Pays-Bas), dont la taxe est confondue avec celle des mandats internationaux.

(3) Ce renseignement fait défaut pour les valeurs belges à destination de l'Allemagne (en partie), de l'Autriche-Hongrie et de l'Italie.

(4) — — — — — de l'Autriche-Hongrie et de l'Italie.

(5) — — — — — de l'Allemagne (en partie), de l'Autriche-Hongrie, de l'Italie et des Pays-Bas.

DÉSIGNATION OU MOUVEMENT.	LETTRES								CARTES POSTALES.	CARTES DE VISITE sous enveloppe ouverte.		
	PRIVÉES				DE SERVICE							
	ordinaires.	recommandées.	assurées.	Ensemble.	ordinaires.	recommandées.	Ensemble.	Totaux.				
Intérieur.	1887.	61,315,410	597,959	261,420	62,174,789	13,531,000	1,099,379	14,630,379	76,805,168	21,416,148	4,179,786	
	1886.	61,118,434	573,793	241,370	61,933,562	12,957,000	1,005,674	13,962,674	75,896,236	21,053,916	4,181,400	
	Différences. .	+ 196,976	+ 24,161	+20,090	+ 241,227	+ 574,000	+ 93,705	+ 667,705	+ 908,932	+ 362,232	- 3,614	
International.	Expéditions de Belgique.	1887.	11,267,347	351,135	74,186	11,692,670	27,000	16,222	43,222	11,735,892	2,385,217	"
		1886.	15,178,340	349,613	70,792	15,598,915	24,000	20,035	44,035	15,642,980	3,881,052	"
		Différences. .	-3,911,193	+ 1,522	+ 3,396	- 3,906,275	+ 3,000	- 3,813	- 813	-3,907,088	-1,495,845	"
Expéditions de l'étranger.	1887.	12,425,310	472,498	64,801	12,963,609	123,000	19,864	142,864	13,106,473	1,605,864	"	
	1886.	12,705,706	442,052	64,291	13,212,049	100,000	16,692	116,692	13,328,741	1,633,996	"	
	Différences. .	- 279,396	+ 30,446	+ 510	- 248,440	+ 23,000	+ 3,172	+ 26,172	- 222,268	- 28,132	"	
En général.	1887.	85,009,067	1,421,592	400,409	86,831,068	13,681,000	1,135,465	14,816,465	101,647,533	25,407,239	4,179,786	
	1886.	89,002,630	1,365,463	376,413	90,744,556	13,081,000	1,042,401	14,123,401	104,867,957	26,568,984	4,183,400	
	Différences. .	-3,993,613	+ 56,129	+23,995	- 3,913,488	+ 600,000	+ 93,064	+ 693,064	-3,220,424	-1,161,745	- 3,614	

(a) Y compris 27,188 quittances d'envois contre remboursement.

(b) Les abonnements aux journaux belges, pris à l'étranger, sont compris dans le mouvement à l'intérieur.

(c) Les lettres originaires de l'étranger tombées en rebut sont renvoyées directement par le bureau d'échange sous en tenir attachement.

N° IV. — *Recettes postales de toutes natures.* —

		PRODUIT des timbres-poste employés à l'affran- chissement des corres- pondances, des envel- oppes 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'affranchisse- ment en espèces des journaux. (Abonnements — poste.)		TAXE sur les abonnements aux JOURNAUX.		TAXE SUR LES MAN	
										Service interne.	
		Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.
Résultats de l'année . .	1887	12,938,610	85	571,052	84	348,495	91	88,926	79	296,116	30
	1886	12,422,584	84	532,902	89	366,306	62	93,669	59	292,108	70
Différences pour 1887 .	en plus	516,026	31	38,449	95	"	"	"	"	4,007	60
	en moins	"	"	"	"	17,810	71	4,742	80	"	"

N° V. — *Relevé des timbres-poste, enveloppes timbrées, cartes postales, cartes-*

QUAN

		TIMBRES-POSTE.							
		A	A	A	A	A	A	A	A
		1 centime.	2 centimes.	5 centimes.	10 centimes.	20 centimes.	25 centimes.	40 centimes. (a)	50 cent.
Résultats de l'année . .	1887 . . .	70,611,871	8,386,038	24,890,254	60,593,126	2,702,052	10,628,653	"	951,250
	1886 . . .	69,758,318	7,656,096	22,820,648	58,695,961	2,563,745	10,214,593	9,699	862,357
Différences pour 1887 .	en plus . .	853,553	729,942	2,069,606	1,902,165	136,307	414,060	"	88,893
	en moins .	"	"	"	"	"	"	9,699	"

VA

		Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.
		Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.
Résultats de l'année . .	1887 . . .	706,116	71	167,720	76	1,244,512	70	6,059,812	60	540,410	40	2,657,663	23
	1886 . . .	697,583	18	153,121	92	1,141,032	40	5,869,596	10	513,149	"	2,567,648	25
Différences pour 1887 .	en plus . .	8,533	53	14,598	84	103,480	30	190,216	50	27,261	40	103,515	"
	en moins .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3,879	60

(a) Supprimés en 1883. — Le restant en magasin est vendu jusqu'à épuisement complet.

(b) Supprimée en 1879. — Le restant en magasin est vendu avec réduction (10 centimes au lieu de 11 centimes).

(c) Il n'a été porté en recette, en 1887, que fr. 15,309,665-69, soit en moins fr. 549,197-53, montant de la valeur des timbres-poste employés : 1° pour taxe des non-valeurs; 2° pour dépôts à la Caisse d'épargne; 3° pour remboursement au Télégraphe des frais d'express représentés en timbres-poste sur des objets remis à domicile, dans les grandes villes, par les porteurs du Télégraphe, et 4° pour timbres ajoutés comme appoint sur les bons de poste. — En 1886, il avait été porté en recette fr. 12,955,487-45.

(22)

(1)

PARTIE C.

—

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

(2)

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

CHAPITRE I^{er}.

TÉLÉGRAPHES.

I.

Renseignements généraux.

Aucun changement ne s'est produit, en 1887, dans le régime du service intérieur, ni dans celui du service international.

II.

Statistique des correspondances.

§ 1^{er}. TÉLÉGRAMMES PRIVÉS.

a. Services réunis.

Les résultats, en 1887 et en 1886, des trois services (intérieur, international et de transit) sont ci-après résumés et comparés :

CORRESPONDANCES					
		intérieures.	internationales.	en transit.	TOTAL.
Mouvement.	1887. . .	2,454,301	1,385,655	525,424	4,541,560
	1886. . .	2,401,955	1,472,272	503,945	4,578,152
Différences pour 1887.		+ 52,366	+ 111,565	+ 19,479	+ 163,208
		+ 1 $\frac{1}{2}$ p. %	+ 7 $\frac{1}{2}$ p. %	+ 5 $\frac{1}{2}$ p. %	+ 5 $\frac{1}{2}$ p. %
Recette. . .	1887. . .	1,598,496 60	1,139,039 45 $\frac{1}{2}$	244,720 97	2,802,257 02 $\frac{1}{2}$
	1886. . .	1,385,370 05	1,108,815 16 $\frac{1}{2}$	245,802 04 $\frac{1}{2}$	2,759,985 26
Différences pour 1887.		+ 15,126 55	+ 30,226 29	- 1,081 07 $\frac{1}{2}$	+ 62,271 76 $\frac{1}{2}$
		+ 1 p. %	+ 4 $\frac{1}{2}$ p. %	- 1 p. %	+ 2 $\frac{1}{2}$ p. %

b. *Service intérieur.*

Des 2,434,301 télégrammes taxés échangés entre bureaux belges, il y en a eu :

37,640 urgents ou 1,546 1/4 sur 100,000 ;
78 collationnés ou 3 1/4 sur 100,000 ;
131 accusés de réception ou 5 1/2 sur 100,000,
et 8,529 enregistrements ou 350 1/4 sur 100,000.

Les dépêches-mandats ont été au nombre de 16,901.

Le nombre des correspondances postales avec exprès, distribuées par les porteurs du télégraphe, s'élève à 263,855, soit une augmentation de 6 p. % sur l'année 1886 ⁽¹⁾.

10 réclamations ont été formulées du chef de ce service : 8 étaient fondées.

c. *Service international.*

De 1886 à 1887, le nombre des correspondances de la Belgique avec l'étranger s'est accru de 7 1/2 p. %.

Les télégrammes urgents ⁽²⁾ ont diminué de 56,183 à 46,424. c'est-à-dire de 17.37 p. %.

d. *Service de transit.*

De 1886 à 1887, le nombre des correspondances en transit a augmenté de 3 3/4 p. %.

§ 2. TÉLÉGRAMMES DE SERVICE.

1. p. C. 46. Les télégrammes de service, émis sans application de taxe, se sont élevés à 2,270,174 en 1887 ⁽³⁾.

Pendant les deux dernières années, ils se sont répartis, selon leur objet, dans les proportions suivantes :

⁽¹⁾ Ce service fonctionnait dans les quatorze villes suivantes: Bruxelles, Anvers, Gand, Liège, Bruges, Charleroi, Courtrai, Louvain, Malines, Mons, Namur, Ostende, Tournai et Verviers. A dater du 1^{er} décembre 1886, il a été étendu à toutes les localités du royaume, pourvues d'un bureau télégraphique.

⁽²⁾ Les *télégrammes urgents* internationaux sont taxés au triple des télégrammes ordinaires. Ils sont admis dans les relations entre la Belgique, l'Allemagne, l'Arabie, l'Autriche-Hongrie, la Bosnie-Herzégovine, la Chine, la Cochinchine française, l'Égypte, la Corée, l'Espagne, la France (Algérie, Tunisie et Corse comprises), la Grèce, l'île d'Helgoland, l'île de Malte, l'Italie, le Japon, le Luxembourg, les Pays-Bas, le Portugal, la Roumanie, la Russie d'Europe et la Russie d'Asie, la Sardaigne, la Suède, la Turquie d'Europe et la Turquie d'Asie.

⁽³⁾ Dont 90,110 télégrammes émis par le service du Télégraphe lui-même.

	1887.	1886.
Service télégraphique	3.97	4.58
Chemins de fer de l'État. { Matériel, circulation des trains 69.44 } 79.19	69.08	} 79.28
{ Transports égarés, dévoyés 9.78 }	10.20	
Poste, Marine, Administration centrale, etc.	16.84	16.14

III.

Bureaux télégraphiques, développement du réseau et appareils.§ 1^{er}. BUREAUX.

A. Bureaux de l'État établis :		
a. Dans des stations de l'État	555	
b. — — — de compagnies de chemins de fer.	78	
c. Au centre des villes ou communes	189	
B. Bureaux de compagnies de chemins de fer.	109	934
C. Bureaux ouverts au départ seulement :		
a. Dans des stations de l'État	60	
b. — — — de compagnies de chemins de fer.	9	
c. — bureaux de poste	12	
d. — écluses	79	
e. — bureaux de police	6	
		166
D. Bureaux de dépôt		422
Total.		1,519

§ 2. DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU.

		Situation au 31 décembre		DIFFÉRENCE en 1887.	
		1887.	1886.		
Longueur des lignes.	} sur poteaux {	sur les chemins de fer de l'État.	3,337	3,317	+ 20
		— — — concédés.	4,303	4,304	+ 2
		sur les routes ordinaires	4,867	4,440	+ 427
		sous terre dans les villes.	44	44	—
Réseau téléphonique d'Ostende		40	9	+ 4	
Ensemble.		6,231	6,081	+ 150	
Développement total des fils conducteurs.	} sur poteaux {	sur les chemins de fer de l'État.	23,322	22,789	+ 533
		— — — concédés.	3,439	3,372	+ 67
		sur les routes ordinaires	2,744	2,204	+ 543
		sous terre dans les villes.	304	269	+ 35
Réseau téléphonique d'Ostende		75	70	+ 5	
Ensemble.		29,884	28,704	+ 1,183	

Ces chiffres ne comprennent ni 363 kilomètres de lignes (comportant 1,920 kilomètres de fils conducteurs) établies le long des cours d'eau, ni 1,155 kilomètres de fils établis aux frais des concessionnaires de chemins de fer, ni 50 kilomètres de fils établis, de Bruxelles à Anvers (Maison Hanséatique), pour le service horaire, ni les fils blocs, boussoles Siemens, etc.

Ces fils et les appareils qui les desservent sont, pour la plus grande partie, utilisés aux correspondances privées.

Au 1^{er} janvier 1888, le réseau complet de la Belgique comprenait donc 55,007 kilomètres de fils conducteurs.

§ 3. APPAREILS EN SERVICE.

Nombre d'appareils en service.	}	a. Système Morse	1,514
		b. — Hughes	62
		c. Autres systèmes.	3
		Total.	1,579

IV.

Personnel.

Le personnel se composait, au 31 décembre 1887, de 6,026 agents, répartis comme il suit :

	En 1887.		En 1888.		Différences pour 1887.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
1 ^o Personnel supérieur et de l'administration centrale	477	•	473	•	+ 4	»
2 ^o Nombre des fonctionnaires et employés des bureaux	874	429	846	436	+ 28	- 7
Total des fonctionnaires et employés, y compris les auxiliaires, les élèves, les chefs-facteurs et les facteurs	4,051	429	4,019	436	+ 32	- 7
3 ^o Personnel subalterne (1); gens de service, ouvriers, ouvrières et porteurs	1,583	23	1,485	21	+ 98	+ 2
Ensemble	2,634	452	2,504	457	+ 130	- 5
	2,786		2,661		+ 125	
4 ^o Agents des chemins de fer, des postes, des ponts et chaussées, etc., etc., qui prêtent leur concours aux transmissions télégraphiques	3,401	139	3,426	444	- 25	+ 28
Totaux	5,735	291	5,630	268	+ 105	+ 23
	6,026		5,898		+ 128	

(1) Non compris les agents assez nombreux qui portent des télégrammes à domicile, sans faire de ce service leur occupation exclusive.

V.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. RECETTES.

Les recettes ont, en 1887, atteint les chiffres suivants :

Service intérieur	fr. 1,398,496 60	}	
— international	1,139,039 43½		
— de transit	244,720 97		
Transport par exprès des lettres ordinaires et des cartes postales			
	63,963 60	}	
Adresses écrites sous une forme abrégée ou convenue	9,030 »		
Somme due par les compagnies pour emploi de fils et d'appareils de l'État, et produits extraordinaires	3,795 13		
Recettes téléphoniques (¹).	93,932 61		
Total.	fr. 2,976,978 36½		

§ 2. DÉPENSES.

Les dépenses de l'année 1887, soldées par le budget spécial du Télégraphe, se répartissent comme il suit :

Personnel. }	Traitements fixes fr. 2,286,000 (²)	}	
	Salaires 1,091,180 (²)		
Quote-part de l'administration belge dans les frais du bureau international de Berne			
	1,616 75	}	
Matériel, objets de consommation	278,270 » (²)		
Part dans les dépenses des services communs (Postes et Télégraphes).			
	77,851 16	}	
Total.	fr. 3,734,917 91 (²)		

Les dépenses directes de la télégraphie excèdent donc les recettes de fr. 737,939 54½

Il faut, de plus, tenir compte :

A. Des frais du premier établissement et des extensions successives des

(¹) Redevances dues à l'État, à titre d'indemnité de surveillance, par les compagnies téléphoniques concessionnaires et produits de la téléphonie interurbaine interne et de la téléphonie internationale.

(²) Chiffres approximatifs.

lignes et appareils télégraphiques, des locaux, du matériel, des accessoires, etc.

Le coût de premier établissement s'élevait, au 31 décembre 1887,
à fr. 5,550,000 »

Cette somme se répartit de la manière suivante :

Lignes télégraphiques (poteaux, fils conducteurs, supports, accessoires, conducteurs souterrains)	3,298,664	52	
Appareils de transmission, piles, accessoires, locaux, mobilier	1,736,992	42	
Appropriation du réseau à la téléphonie et à la télégraphie simultanées	204,219	11	
Réseau téléphonique d'Orstede. {	Lignes téléphoniques (fils conducteurs, supports, accessoires) fr. 17,524	94	51,410 50
	Appareils, piles, accessoires, locaux, mobilier	13,885		56
Ensemble. fr.	5,271,286	55	
Approvisionnement	58,713	65	
Total égal. fr.	5,330,000		»

Répartie sur les 29,884 kilomètres de fils conducteurs, cette dépense de 5,330,000 francs revient à fr. 178-56 par kilomètre, y compris les frais d'acquisition des appareils et accessoires et tout ce que comporte l'installation des bureaux.

B. Des dépenses annuelles supportées par d'autres services du Département des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, savoir :

Part dans les frais généraux du Département fr.	35,575	»
Locaux fournis par les chemins de fer de l'État : dépense évaluée approximativement sous forme de loyers fr.	80,172	81
Éclairage payé par les chemins de fer de l'État	15,227	55
Transports effectués gratuitement par ces chemins de fer.	178,309	64
Coopération du personnel des chemins de fer de l'État à la transmission des correspondances privées	120,000	»
Même coopération pour les télégrammes de service ⁽¹⁾	264,000	»
	Fr.	657,709 80
Total des prestations des chemins de fer. fr.	693,284	80

(1) On fait entrer en compte les frais de la main-d'œuvre fournie par les chemins de fer de

Les dépenses directes et celles figurant en *B* 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 le service du Télégraphe a pourvu, en 1887, aux correspondances privées, aux télégrammes de service des chemins de fer de l'État, à 243,764 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.

La dépense, en 1887, est donc composée des éléments suivants :

Sommes payées par le Télégraphe.	fr. 5,734,917 91
— — par d'autres services.	693,284 80
	4,428,202 71
Ensemble.	fr. 4,428,202 71
<i>A déduire</i> : produits accessoires ⁽¹⁾	fr. 174,721 34
	4,253,481 37
Reste, dépense.	fr. 4,253,481 37

Pour répartir la dépense entre les diverses catégories de correspondances, on supposera, comme l'année dernière, que chaque télégramme réclame un certain nombre d'unités de travail, dans la proportion suivante :

Télégramme privé interne	14	unités de dépense.
— — international	8	—
— — en transit	4	—
— de service	11	—

En appliquant ces coefficients aux correspondances de 1887, le travail se répartit comme il suit :

Télégrammes	{	internes	2,434,301 × 14 =	34,080,214
privés	{	internationaux	1,383,633 × 8 =	12,669,080
	{	en transit	325,424 × 4 =	2,093,696
				48,842,990
		Unités de travail afférentes à la télégraphie privée.		48,842,990
		Télégrammes de service ⁽²⁾	2,425,828 × 11 =	26,662,108
				75,505,098
		Total général		

A raison de ce nombre total d'unités, la dépense totale annuelle (fr. 4,253,481-37) équivaut à 0,05633 par unité et se répartit, entre les

P'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.

⁽¹⁾ Pour transport de lettres ou cartes postales par exprès et pour location de fils et d'appareils. Ces opérations ne pourraient entrer que très difficilement dans l'évaluation du prix de revient des télégrammes. Il s'agit d'une somme peu importante et il est plus simple de la porter en déduction de la dépense totale.

⁽²⁾ Ce total ne comprend pas 90,110 télégrammes émis par le service du Télégraphe lui-même, et qu'il faut considérer comme moyens de produire et de vérifier les autres correspondances.

diverses catégories de correspondances, conformément au tableau ci-après :

CATÉGORIES de CORRESPONDANCES.	NOMBRE D'UNITÉS par télégramme.	PRIX DE REVIENT par télégramme.	RECETTE MOYENNE par télégramme.	DÉPENSE par catégorie.	RECETTE par catégorie.	EXCÉDENT		
						de la RECETTE sur la DÉPENSE.	de la DÉPENSE sur la RECETTE.	
Télégrammes privés	internes . . .	44	Fr. c. 0.7887	Fr. c. 0.5745	Fr. 4,920,018	Fr. 1,398,497	Fr. °	Fr. 521,524
	internationaux.	8	0.4506	0.7319	713,649	1,159,030	445,390.	°
	en transit. . .	4	0.2253	0.4675	117,938	244,721	126,783	°
TOTAUX . . .	—	—	—	2,751,605	2,802,257	572,173	521,524	
Télégrammes de service . .	11	0.6196	°	1,501,876	°	+ 50,652	1,501,876	
TÉLÉGRAMMES EN GÉNÉRAL . .	—	—	—	4,253,481	2,802,257	572,173	2,023,397	
						— 1,451,224		

Le Télégraphe, considéré dans son ensemble, a dépensé, en 1887, 1,451,224 francs de plus qu'il n'a produit. Mais environ deux cinquièmes du travail et de la dépense ont été consacrés à des correspondances gratuites, essentielles à des services de transport gérés par l'État, et qui, d'ailleurs, ont fourni au Télégraphe, sur leur propre budget, une quote-part de dépenses de 693,285 francs, indiquée plus haut.

Le compte du Télégraphe avec ces services serait établi comme il suit :

	Télégrammes :		Prestations des services en cause.	Le télégraphe reçoit en moins.
	Nombre.	Dépense.		
Chemins de fer de l'État	2,097,168	fr. 1,299,478	fr. 657,710	fr. 641,768
— — concédés	245,764	151,036	°	151,036
Autres services	82,896	51,562	55,575	15,787
Totaux	2,425,828	fr. 1,501,876	fr. 693,285	fr. 808,591

En somme, le Télégraphe reçoit en moins fr. 808,591

En retranchant de cette somme l'excédent afférent aux télégrammes taxés
(dépêches d'État et télégraphie privée) 50,652

on obtient le déficit du service des Télégraphes en 1887 fr. 757,939

On obtiendrait le même chiffre en retranchant du total des dépenses imputées
sur le budget spécial du Télégraphe fr. 5,754,918

les recettes des télégrammes fr. 2,802,257

augmentées des recettes diverses 174,722

Ensemble fr. 2,976,970

Reste, chiffre égal. fr. 757,939

Dans ses relations avec les chemins de fer de l'État, le Télégraphe donne 641,768 francs de plus qu'il ne reçoit. Il ne s'ensuit pas nécessairement que l'association lui soit défavorable. Les moyens d'exploitation que les chemins de fer lui fournissent et qui, d'après nos calculs, leur coûtent 657,710 francs, coûteraient beaucoup plus au Télégraphe s'il devait se les procurer. De même, et à plus forte raison, les 1,299,478 francs que coûtent, au Télégraphe, les 2,086,593 télégrammes de service coûteraient bien plus aux chemins de fer, si ceux-ci devaient créer, entretenir et desservir un réseau télégraphique suffisant pour faire circuler cette correspondance considérable.

On peut affirmer que ces deux services publics gagnent l'un et l'autre à être associés.



CHAPITRE II.

TÉLÉPHONES.

I.

Renseignements généraux.

Téléphonie locale. — Deux réseaux téléphoniques concédés ont été ouverts au service dans le courant de l'année 1887, savoir :

- 1° Celui de Malines-Vilvorde-Boom-Lierre et les alentours;
- 2° Celui de Termonde-Alost-Saint-Nicolas-Lokeren et les environs.

Les réseaux locaux en exploitation, au 31 décembre 1887, étaient au nombre de 14.

Des bureaux publics téléphoniques, entrepris par l'Etat, et mis en relation avec le réseau interurbain, ont été ouverts respectivement le 7 juillet à Blankenberghe, et le 18 juillet à Heyst-sur-Mer.

Téléphonie interurbaine. — Les réseaux locaux étaient reliés entre eux, au 31 décembre 1887, par quarante-cinq lignes à deux fils télégraphiques appropriés à la correspondance téléphonique d'après le système Van Rysselberghe; la longueur totale de ces lignes était de 2,885 kilomètres représentant un développement de 5,770 kilomètres de fils conducteurs servant à la fois à la télégraphie et à la téléphonie.

En outre, un circuit de 21 kilomètres, à deux fils, était affecté spécialement à la téléphonie entre Ostende et Blankenberghe.

A la fin de l'exercice, il existait dix raccordements téléphoniques privés au réseau télégraphique de l'Etat.

II.

Mouvement et recette (part de l'État) de la téléphonie à grande distance, entre réseaux belges.

LIGNES.	NOMBRE de CONVERSATIONS.	RECETTE.	Observations.
Bruxelles-Anvers	24,804	47,424 20	
— Gand	7,243	6,591 60	
— Liège	2,268	1,836 20	
— Charleroi	4,633	4,328 40	
— Louvain	1,225	1,003 20	
— Mons	4,395	4,161 20	
— Ostende	1,549	1,457 40	
— Namur	1,504	4,317 90	
— Verviers	4,212	954 10	
Louvain-Anvers	526	424 50	
Gand-Anvers	4,484	4,246 20	
Liège-Verviers	797	644 80	
Namur-Liège	253	212 40	
— Charleroi	435	412 20	
Ostende-Anvers	461	446 80	
Liège-Anvers	22	46 40	
Verviers-Anvers	68	56 20	
Ostende-Gand	365	348 30	
La Louvière-Bruxelles	539	480 40	
— Charleroi	765	624 40	
— Mons	294	238 40	
Courtrai-Bruxelles	398	266 30	Service ouvert le 45 mai 1887.
— Gand	330	234 »	— —
— Ostende	28	24 30	— —
Blankenberghe-Bruxelles	347	304 60	— le 7 juillet —
— Anvers	122	413 40	— —
— Courtrai	6	4 80	— —
— Gand	95	90 »	— —
— Ostende	44	43 »	— —
Heyst-Bruxelles	23	20 60	— le 18 juillet —
— Courtrai	»	»	— —
— Gand	4	» 90	— —
— Ostende	2	2 »	— —
— Blankenberghe	45	4 25	— —
Mallnes-Bruxelles	82	63 40	— le 15 septemb. —
— Anvers	66	52 60	— —
TOTAUX . . .	46,735	38,780 85	

La comparaison du mouvement et de la recette des lignes qui ont fonc-

tionné pendant toute la durée des deux derniers exercices, accuse une augmentation de 18 p. % en faveur de 1887.

Le nombre quotidien des communications interurbaines taxées, en 1887, a atteint le maximum de 152 ; il a été, en moyenne, de 149, pendant cette période, déduction faite des dimanches et jours de fête, où le mouvement est insignifiant.

L'administration s'applique à étendre ces relations dans la limite des moyens dont elle dispose.

III.

Téléphonie internationale. — Le service de la correspondance téléphonique internationale a été inauguré entre Bruxelles et Paris, le 24 février 1887, à la suite de la convention franco-belge en date du 1^{er} décembre 1886.

La ligne longe, en Belgique, les voies ferrées par Hal, Braine-le-Comte, Mons et Quévy ; elle se compose d'un fil double, de haute conductibilité, ayant un diamètre de 3 millimètres ; les deux conducteurs sont établis sur les poteaux télégraphiques ; ils ont chacun une longueur de 320 kilomètres dont le quart environ se trouve sur le territoire belge.

Les communications s'échangent entre les palais des Bourses, où sont installées des cabines accessibles au public. Le service a dû être ainsi limité pour des motifs d'ordre technique et d'ordre administratif. La correspondance verbale s'effectue avec une clarté et une facilité remarquables ; en même temps, les deux fils du circuit servent aux transmissions télégraphiques.

Un tarif réduit a été créé par la convention internationale du 4 avril 1887 en faveur des communications quotidiennes d'une durée minima de dix minutes. La taxe est de 100 francs par mois et par séance jusqu'à quarante minutes ; au delà, elle augmente de 50 francs par période de dix minutes.

L'entreprise nouvelle a été couronnée d'un plein succès, tant sous le rapport technique qu'au point de vue financier.

Au 31 décembre 1887, les seules correspondances du régime de l'abonnement occupaient chaque jour le circuit pendant cinq heures et dix minutes, réparties entre huit abonnés.

La ligne téléphonique Bruxelles-Paris est la première de cette étendue qui ait été ouverte au service public.

L'exploitation à peine commencée, on reconnut la nécessité de l'établissement d'un second circuit, destiné à donner satisfaction aux demandes de correspondance, surtout aux heures des réunions en bourse. Cette ligne supplémentaire fut achevée dans les derniers jours du mois de décembre. Elle emprunte, comme la première, les poteaux télégraphiques, mais suit un autre itinéraire : Baulers, Marchiennes, Beaumont, Chimay et Momignies ; sa longueur, en Belgique, est de 150 kilomètres, et en France de 230 kilomètres environ.

ANNEXE
DE LA PARTIE C.

N° I. — Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1887 et 1886.

		1887.	1886.		
RELATIONS					
		intérieures.	internationales.	intérieures.	internationales.
Correspondances privées.					
Classement des télégrammes par rapport au nombre de mots : Chiffres proportionnels pour cent.	1 à 10 mots	"	55.03	"	52.66
	11 à 15 —	70.79	25.40	70.59	26.43
	16 à 20 —	17.60	10.20	17.93	10.97
	21 à 30 —	8.90	6.15	8.83	6.86
	31 à 40 —	4.75	4.80	4.70	4.60
	41 à 50 —	0.42	0.56	0.43	0.57
	Au delà de 50 mots	0.54	0.86	0.52	0.94
Classement des télégrammes par catégories : Chiffres proportionnels pour cent.	Télégrammes simples	83.17		84.84	
	— complexes	13.30		13.35	
	— urgents	4.53		4.84	
Classement des télégrammes par rapport à leur objet : Chiffres proportionnels pour cent.	Dépêches d'État	1.23	4.63	4.35	2.22
	Nouvelles de bourse	6.02	15.38	6.21	16.16
	Transactions commerciales	28.58	44.35	28.22	39.29
	Correspondances de journaux	0.94	3.77	1.24	4.38
	Affaires privées	63.23	34.87	62.98	37.95
Longueur moyenne des télégrammes.	Nombre de mots	45.47	44.60	45.65	42.27
Dépêches de service.					
Mouvement : Nombre de dépêches transmises (1)		2,270,474		2,265,699	
Nature des communications : Proportion sur 100 dépêches.	Service du Chemin de fer.	Mouvement des trains	69.5	93. »	69. »
		Colis égarés ou dévoyés	9.7		40.3
		Affaires diverses	13.8		43.3
	Service du Télégraphe	3.8		4.6	
	— de la Poste	3. »		2.7	
	— de la Marine	0.2		0.1	
		100. »		100. »	

(1) Non compris 245,764 télégrammes en 1887 et 233,196 télégrammes en 1886, transmis et reçus par les agents de l'État, pour le service d'exploitation des chemins de fer concédés.

(1)

PARTIE D.

—

MARINE.

(2)

MARINE.

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. MATÉRIEL.

Le matériel flottant affecté aux divers services de la Marine est indiqué ci-après :

	Fin 1887.	Fin 1886.	DIFFÉRENCES POUR 1887.
Bateaux à vapeur.	18	17	+ 1
Bateaux-pilotes et bateaux-phares	25	25	+ 2
Gardes-pêche et navires-école	4	4	»
Embarcations à vapeur.	3	3	»
Totaux	50	47	+ 3
Canots	181	197	— 16

§ 2. PERSONNEL.

L'effectif du personnel comprenait :

	Fin 1887	Fin 1886.	Différences pr 1887.
Fonctionnaires et employés	938	951	+ 7
Huissiers, messagers, gens de service, etc.	11	11	»
Ouvriers	141	154	+ 7
Totaux.	1,090	1,076	+ 14

II.

Services d'exploitation.§ 1^{er}. PAQUEBOTS-POSTE ENTRE OSTENDE ET DOUVRES.

Afin de pouvoir lutter avantageusement avec les lignes concurrentes, le Gouvernement a établi, à dater du 1^{er} avril 1887, un troisième départ journalier entre Ostende et Douvres et vice-versâ.

Cette mesure a eu pour résultat d'augmenter, dans une notable proportion, le mouvement des voyageurs.

De nouveaux bateaux, de toute première vitesse, seront mis incessamment en ligne et placeront la voie d'Ostende au premier rang au double point de vue de la fréquence et de la rapidité des traversées.

I, p. D, 14 L'annexe I renseigne le mouvement et la recette de 1887 et 1886. D'une façon globale, la recette pour 1887 est supérieure de fr. 31,433-86 à celle pour 1886. Cette augmentation qui, abstraction faite des produits extraordinaires et du subside anglais, équivaut à 6 7/10 p. %, est exclusivement due au service des voyageurs; la recette des autres catégories de transports, bagages, chevaux, finances et marchandises, présentant sur celle correspondante de 1886 une légère diminution qui vient affecter l'accroissement de la recette du service des voyageurs.

Considéré isolément, ce dernier service a produit, en effet, une augmentation de recette de fr. 31,605-60, ce qui équivaut à 11 6/10 p. % environ.

Le mouvement des transports de voyageurs est en progression dans toutes ses parties, sauf une seule : les transports par billets simples de 1^{re} classe, qui présentent une diminution de 80 déplacements, diminution insignifiante, équivalant à 1 p. % environ.

Les plus fortes augmentations dans le mouvement des voyageurs sont celles produites par les transports au moyen de billets aller et retour des deux classes, à prix normal et à prix réduit.

Une augmentation très notable (39 p. %) s'est manifestée dans le débit des billets de supplément de 2^e en 1^{re} classe. Enfin, un plus grand nombre de cabines particulières ont été prises en location en 1887.

La recette des transports de voyageurs en général a augmenté, en 1887, de 11 6/10 p. %, ainsi qu'il a été dit plus haut, tandis que le mouvement correspondant a augmenté de 39 5/10 p. %.

L'augmentation de la recette a donc été proportionnellement plus de trois fois moindre que celle du mouvement.

La cause de cette disproportion réside dans ce fait que, d'une part, les prix de transport en service anglo-continental en transit par la Belgique, ont été abaissés et que, d'autre part, il s'est produit un mouvement très considérable de voyageurs à prix réduit de 50 p. %.

C'est ainsi qu'à une diminution de 80 déplacements par billets simples de 1^{re} classe a pu correspondre une diminution de recettes de fr. 11,909-65 et

que de même, malgré le débit de 596 billets simples de 2^e classe en plus, la recette des billets de l'espèce est inférieure de plus de 5,000 francs.

La situation est identique pour les voyages aller et retour en 1^{re} ou 2^e classe, mais dans l'occurrence l'augmentation du mouvement a été suffisante, non seulement pour compenser la perte produite par l'abaissement des prix, mais encore, pour provoquer l'existence d'un solde de près de 10,000 francs de bénéfice sur l'exercice 1886.

Considérée dans son ensemble, la recette des billets à prix normaux est restée, à peu de chose près (environ 2,000 francs), ce qu'elle était avant l'abaissement des prix pour le service anglo-continental en transit par la Belgique. Cette situation résulte de ce que le mouvement des transports à prix normal a augmenté de 5,295 déplacements : plus de 10 p. %.

Cette augmentation démontre également que la recette des transports à prix normal n'a été affectée en aucune façon par le débit très considérable des billets à prix réduit de 50 p. % qui a donné l'excellent résultat d'amener à la voie d'Ostende une recette de fr. 53,571-65. pour un mouvement de 8,656 déplacements.

Le mouvement et la recette des bagages sont en décroissance, le premier à raison de circonstances accidentelles, et la seconde à raison de la diminution du mouvement et de l'abaissement de la taxe de transport, qui a été réduite à 60 centimes par 100 kilogrammes à partir du 1^{er} septembre 1886.

Les différences en plus ou en moins relevées entre les deux exercices, pour les transports de chevaux, équipages, finances et marchandises, se justifient comme il suit :

Le mouvement et la recette des transports de chevaux, équipages et finances effectués en 1887, présentent, sur les résultats de 1886, de légers écarts, en plus ou en moins, qui ne peuvent provenir que de faits ou circonstances accidentels.

Le trafic des journaux a subi, en 1887, une réduction notable, tant au point de vue du mouvement que de la recette; la diminution du poids transporté atteint 12,521 kilogrammes et celle de la recette fr. 902-94. Ces écarts doivent uniquement être attribués au détournement par la voie concurrente de Flessingue.

Le trafic des colis postaux entre l'Angleterre, la Belgique et l'Allemagne, par la voie d'Ostende, présente, sur l'exercice 1886, une extension considérable :

En 1886, ce trafic s'est élevé au chiffre total de . . .	74,622 colis.
En 1887, il atteint le nombre de	130,599 —
Soit une augmentation de	55,977 —
donnant un accroissement de recettes de fr. 13,755-75.	

Mais l'augmentation de ce trafic a naturellement diminué dans une certaine mesure les trafics anglo-belge et anglo-allemand des petits colis, qui s'effectuent par l'intermédiaire de l'Agence continentale et anglaise et du South Eastern railway.

La diminution se traduit comme il suit pour ces trafics :

En 1886, il a été transporté.	172,478 colis.
En 1887, —	159,952 —
Soit une différence de	22,526 —

L'augmentation pour les colis postaux étant de 35,977 colis, il en résulte que l'organisation du service d'échange des colis postaux entre l'Angleterre, la Belgique et l'Allemagne donne, pour 1887, un accroissement de trafic de 55,451 colis.

En ce qui concerne le trafic des marchandises proprement dit, dont l'ensemble se compose généralement de comestibles, tels que poissons, viandes, œufs, etc., le mouvement donne, en faveur de 1887, un excédent de 15,870 kilogrammes, mais une diminution de recette fr. 1.808-70.

Cette différence de recette en moins, alors que le tonnage transporté est supérieur à celui de 1886, résulte de l'abaissement des prix applicables aux envois de poissons, prix qui ont été ramenés, en avril 1887, de 5 francs à 3 francs par 100 kilogrammes, ensuite de vives instances du commerce ostendais.

Quant au trafic des levures, beurres et fruits, il est, pour 1887, vis-à-vis de 1886, en décroissance de 76,865 kilogrammes, et il présente une diminution de recette de fr. 1,537-50.

Le fait capital qui domine l'exploitation du service entre Ostende et Douvres, pendant l'exercice 1887, est l'organisation d'un troisième départ journalier dans les deux sens, dont l'inauguration a eu lieu le 1^{er} avril.

Le troisième service a apporté à la voie d'Ostende des augmentations de trafic très considérables.

La voie d'Ostende, qui avait vu accroître son trafic voyageurs, en 1886, de 1,887 unités, a acquis, en 1887, 11,931 voyageurs, ce qui représente plus du tiers de son trafic normal pendant les dernières années. Une situation identique se présente pour les marchandises.

Malgré les diminutions de taxes consenties dans les divers services, la recette représente une augmentation plus considérable qu'en 1886, et dont on n'avait jamais eu l'exemple antérieurement.

L'existence du troisième service a, certes, beaucoup contribué à ce résultat.

A l'occasion de la création de ce service, une très large extension a été donnée à la publicité faite en Belgique, en Angleterre, en Allemagne, en Autriche, en Suisse et en Italie.

Cette publicité a été organisée de façon à appeler, par tous les moyens, l'attention du public sur la route d'Ostende-Douvres.

Les excursions à prix réduit de la Belgique vers l'Angleterre, qui n'avaient eu lieu, en 1886, qu'à l'occasion des fêtes de Pâques et de Pentecôte, ont été multipliées et ont été organisées dans d'autres occasions, notamment à

l'Assomption, lors des fêtes du jubilé de la reine d'Angleterre, de Bankholidays, etc.

Ces excursions ont été organisées dans les deux sens, alors qu'en 1886 elles n'avaient eu lieu que dans un sens seulement (de l'Angleterre vers la Belgique). Dans le même ordre d'idées, il a été mis en distribution, à Douvres, des billets à prix réduits pour Bruxelles pendant la période du 1^{er} juillet au 30 septembre et à l'occasion de la mise en marche de trains de plaisir de la Belgique vers la Suisse; de la propagande a été faite en Angleterre et des voyageurs ont été amenés sur le continent, via Ostende.

Les commissions accordées à certaines agences (Cook, Wagons-Lits, Gaze, Agence continentale et anglaise, etc., etc.), pour la vente des billets Ostende-Douvres, ont été revisées et conçues de manière à provoquer mieux à la vente par ces intermédiaires.

La dépense d'exploitation avait été, en 1886, de fr. 1,049,532-26; elle est montée, en 1887, à fr. 1,446,044-13, par suite de l'établissement du troisième service dont il est question plus haut; soit fr. 396,511-87 en plus qu'en 1886. II, p. D, 15.

Le résultat de l'exploitation, en recettes et en dépenses, pendant les deux derniers exercices, s'exprime par un écart de fr. 365,078-01, au profit de 1886.

En 1886, chaque traversée avait coûté, en moyenne, fr. 721-82 et produit fr. 393-48. En 1887, le coût a été de fr. 837-80 et le produit de fr. 349-68.

Voici les résultats par traversée (113 kilomètres) :

	En 1887.	En 1886.	Différences pour 1887.
Coût par kilomètre	7 28	6 28	+ 1 »
Produit —	3 04	5 42	— 0 38

§ 2. PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LA TÊTE-DE-FLANDRE

La dépense d'exploitation, qui avait été, en 1886, de fr. 163,585-05, est descendue, en 1887, à fr. 84,336-68. Le chiffre élevé des dépenses, en 1886, provenait des travaux de réfection et de grosses réparations exécutées à bord du steamer « Princesse Charlotte ». II, p. D, 15.

Ainsi que l'indique le mouvement détaillé ci-après, les communications entre Anvers et la rive gauche de l'Escaut continuent à suivre, d'année en année, une progression accentuée. En 1887, la recette a dépassé de fr. 10,414-59 celle de 1886.

	Mouvement.		Différences pour 1887.
	En 1887.	En 1886.	
Voyageurs.	1,632,391	1,334,934	+ 277,457
Animaux	81,710	70,913	+ 10,797
Colis	5,777	6,233	— 456
Véhicules	51,730	44,372	+ 7,358
Coupons délivrés	1,771,608	1,476,432	+ 295,156
Suppléments	10,790	3,033	+ 7,755

Par suite du nombre considérable de voyageurs à transporter à certains jours de l'été (dimanches, lundis et jours de kermesse), l'Administration a été amenée à faire naviguer simultanément les deux bateaux dont elle dispose pour ce service.

Certaines améliorations ont été apportées aux installations réservées aux passagers. Une partie du pont à l'arrière est clôturée par des barrières roulantes, elle est réservée aux voyageurs de 1^{re} classe qui devaient, auparavant, se tenir dans le salon.

D'autres barrières protègent les voyageurs de 2^e classe du contact des animaux et véhicules transportés par les bateaux. Enfin, des barrières mobiles ont été établies aux embarcadères des deux rives, afin de maintenir l'ordre parmi la foule qui s'y trouve massée les jours de grande affluence et notamment d'empêcher l'embarquement d'un trop grand nombre de passagers sur un même bateau.

§ 3. PILOTAGE.

Le mouvement de la navigation sur Anvers, représenté par les navires astreints à l'obligation de prendre un pilote, avait été, en 1886, de 7,922 bâtiments; il s'est élevé, en 1887, à 8,389; augmentation, 467 navires.

En 1886, le tonnage général de la navigation dans l'Escaut avait été de 6,865,416 tonneaux; en 1887, il a été de 7,421,321 tonneaux.

II, p. D, 45.

Les droits de pilotage perçus dans les divers ports du pays avaient produit, en 1886, fr. 2,043,745,84; en 1887, la recette a augmenté de fr. 138,662-53 (fr. 2,182,408-37). La dépense d'exploitation, qui avait été, en 1886, de fr. 1,913,747-27, est montée, en 1887, à fr. 2,030,332-54; soit une augmentation de fr. 116,585-27, résultant principalement de la surélévation des taux de remises accordées à certains pilotes.

Ainsi que l'annonçait le compte rendu de 1886, les deux nouveaux bateaux-pilotes en bois mis en adjudication sont entrés en service en 1887; ils ont été affectés, l'un à la station d'Ostende, l'autre à celle de Flessingue.

§ 4. PHARES ET FANAUX.

II, p. D, 45.

La recette du chef des phares et fanaux, en 1887 (fr. 923,630-38), a été en augmentation de fr. 72,937-25 sur celle de 1886 (fr. 850,693-13).

La dépense, en 1887 (fr. 192,075-96), a été inférieure de fr. 3,074-86 à celle de 1886 (fr. 195,150-82).

Le troisième feu-flottant, en réserve à Anvers, a subi les mêmes transformations que les autres bateaux-phares; sa coque a été allongée afin de pouvoir y installer une sirène acoustique mue par l'air comprimé et un vireveau Harfield actionné par le même moteur.

§ 5. REMORQUE SUR LA CÔTE DE FLANDRE.

II, p. D, 45.

Le service de remorque avait produit, en 1886, fr. 22,348-90; en 1887,

la recette a diminué de fr. 69-70 (fr. 22,279-20). La dépense, qui, en 1886, était de fr. 59,224-40, est montée, en 1887, à fr. 59,501-19; l'augmentation pour le dernier exercice est donc de fr. 276-79.

§ 6. POLICE MARITIME.

La recette de la police maritime s'est chiffrée, en 1887, par fr. 112,202-45, en augmentation de fr. 7,851-95 sur celle de 1886 (fr. 104,350-50). II, p. D, 45.

La dépense qui, en 1886, était de fr. 93,154-35, a atteint, en 1887, le chiffre de fr. 95,254-48; soit une augmentation de fr. 2,100-13.

III.

Services spéciaux. — Écoles. — Sauvetage.

§ 1^{er}. HYDROGRAPHIE.

Pendant l'été de 1887, des reconnaissances hydrographiques ont été pratiquées dans l'Escaut et la mer du Nord. Une nouvelle carte de la rade d'Anvers a été publiée. II, p. D, 45.

La dépense pour ce service a été, en 1887, de 47,537 francs et, en 1886, de fr. 47,148-94; soit une différence en plus de fr. 388-06 pour 1887.

§ 2. ÉCOLES DE NAVIGATION.

54 élèves ont suivi les cours à Anvers, en 1887; c'est 7 de plus qu'en 1886.

A Ostende, les cours ont été fréquentés par 57 élèves; soit 3 de plus que l'année précédente.

Il a été octroyé 12 bourses d'études en 1887; il en avait été accordé 9 en 1886.

21 diplômes ont été conférés, en 1887, pour des emplois d'officier dans la marine marchande, savoir :

	1887.	1886.	Différences pour 1887.	
Long cours	16	6	+	10
Cabotage	5	3	+	2

Le cours de navigation de Nieupoort, institué pour les pêcheurs, a été suivi, en 1887, par 13 élèves, même nombre qu'en 1886.

§ 5. SURVEILLANCE DE LA PÊCHE DANS LA MER DU NORD ET ÉCOLE DES MOUSSES.

La dépense qui, en 1886, s'élevait à fr. 217,754-26, a été de fr. 211,888-98 en 1887; soit une diminution de fr. 5,865-28; — comme l'année précédente, l'avis « ville d'Anvers » a exercé, alternativement avec le trois-mâts goélette « ville d'Ostende », la surveillance des pêcheries dans la mer du Nord.

L'école des mousles a été installée sur le trois-mâts barque qui a été acheté à cet effet en 1886.

§ 4. SAUVETAGE.

Le personnel du sauvetage a sauvé les équipages de deux chaloupes de pêche, d'une barge anglaise et d'une barque norvégienne. Il a coopéré au renflouement d'une chaloupe de pêche et d'un brick suédois. Le service de la remorque a renfloué deux chaloupes de pêche.

IV.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. RECETTES.

II, p. D, 15. En 1886, les recettes procurées par les divers services de la Marine se sont élevées à fr. 5,644,525-74; elles ont été, en 1887, de fr. 5,905,756-22; en augmentation, par conséquent, de fr. 261,230-48.

§ 2. DÉPENSES.

II, p. D, 15. Les dépenses qui avaient été, en 1886, de fr. 5,765,715-45, sont montées, en 1887, à fr. 4,198,969-74; la différence en plus pour le dernier exercice est donc de fr. 453,256-31.

Les résultats généraux en dépenses et en recettes, pour les deux exercices, se traduisent par une différence de fr. 172,025-83 en faveur de 1886.

V.

Lignes postales transatlantiques.

§ 1^{er}. SERVICE POSTAL D'ANVERS SUR LE BRÉSIL ET LES ÉTATS DE LA PLATA.

III, p. D, 16. L'annexe III résume le mouvement des marchandises et des passagers transportés en 1886 et 1887, et reproduit le taux moyen du fret depuis l'établissement de nos communications régulières avec le Brésil et La Plata.

En 1886, il a été transporté, dans les deux sens, 64,052 tonneaux de marchandises, en 1887, 109,725 tonneaux.

Le mouvement général des passagers a été, en 1887, de 306 voyageurs contre 607 en 1886.

Le taux du fret, à l'importation et à l'exportation, a subi une augmentation en 1887, sauf en ce qui concerne le taux du fret de Buenos-Ayres pour Anvers, lequel a diminué.

IV, p. D, 17. Les avantages pécuniaires acquis aux concessionnaires, en 1886 et 1887, sont détaillés à l'annexe IV.

§ 2. SERVICE POSTAL D'ANVERS SUR NEW-YORK ET SUR PHILADELPHIE.

Le compte rendu de l'an dernier fait mention de la résiliation, à partir du 1^{er} juillet 1887, de la convention du 14 mars 1882 et de la conclusion d'un nouveau contrat pour une période de cinq années. Ce contrat a été approuvé par la Législature et fait l'objet de la loi du 14 août 1887.

Il diffère de l'ancienne convention par les points suivants :

- 1° L'État renonce au service sur Philadelphie ;
- 2° Les avantages pécuniaires accordés précédemment sont réduits de 250,000 francs ;
- 3° L'escale dans un port anglais peut éventuellement être autorisée, tant à l'aller qu'au retour ;
- 4° Les durées réglementaires des trajets sont diminuées de vingt-six heures en été et de vingt heures en hiver.

L'annexe V résume le mouvement comparé des marchandises et des passagers transportés, en 1886 et 1887. Elle indique, en outre, le taux moyen du fret depuis l'établissement du service (1874).

V. p. D, 18
et 19.

Le mouvement général était, pour 1886, de 295,774 tonneaux de marchandises et de 27,888 passagers. En 1887, il est représenté par 283,658 tonneaux de marchandises et 57,956 passagers. Le nombre des traversées, pendant ce dernier exercice, s'est élevé, dans les deux sens, à 106 pour la ligne de New-York et à 12 pour celle de Philadelphie qui a cessé de fonctionner le 1^{er} juillet 1887.

L'annexe VI renseigne les avantages pécuniaires octroyés aux concessionnaires en 1886 et en 1887.

VI, p. D, 20.



(12)

ANNEXES
DE LA PARTIE D.

N° I. — Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette.

Comparaison des années 1887 et 1886.

	NOMBRE.			MOUVEMENT.			RECETTE.				
	ANNÉES.		Différences pour 1887.	ANNÉES.		Différences pour 1887.	ANNÉES.		Différences pour 1887.		
	1887.	1886.		1887.	1886.		1887.	1886.			
Voyageurs.	Billets simples.	1 ^{re} classe	"	"	"	7,581	7,681	- 80	71,703 80	83,615 45	-11,909 65
		2 ^e —	"	"	"	10,691	10,095	+ 596	75,346 45	80,378 50	- 5,032 05
	Enfants.	1 ^{re} classe	"	"	"	142	128	+ 16	660 30	585 00	+ 74 40
		2 ^e —	"	"	"	166	115	+ 51	581 "	402 45	+ 178 55
	Billets aller-retour.	1 ^{re} classe	"	"	"	5,830 (¹)	4,770 (¹)	+ 880	42,470 00	39,302 10	+ 3,078 60
		2 ^e —	"	"	"	9,392 (¹)	7,540 (¹)	+ 1,852	52,976 40	46,854 80	+ 6,121 60
	Id. (prix réduit).	1 ^{re} classe	"	"	"	2,916 (¹)	"	+ 2,916	13,798 90	"	+13,798 90
		2 ^e —	"	"	"	5,690 (¹)	"	+ 5,690	19,772 75	"	+19,772 75
Suppléments de 2 ^e à 1 ^{re} classe.	7,800	5,602	+ 2,198	"	"	"	18,330 "	13,184 70	+ 5,165 30		
Cabines particulières	1,239	1,188	+ 51	"	"	"	8,873 "	8,316 "	+ 357 "		
Ensemble	—	—	—	42,238 (²)	30,307 (²)	- 11,931	304,315 50	272,709 90	+31,605 60		
Bagages Kilog.	112	350	- 238	6,570	8,790	- 2,220	450 20 (³)	1,214 40 (³)	- 764 20		
Chevaux Têtes.	"	"	"	17	23	- 6	682 55	923 45	- 240 90		
Chiens "	"	"	"	132	130	+ 2	613 80	604 50	+ 9 30		
Voitures à deux roues Nombre.	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
— à quatre roues "	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
Finances.	de 1,000 fr. et au-dessous. Group.	"	"	"	2,302	2,740	- 438	1,151 "	1,370 "	- 219 "	
	de plus de 1,000 francs —	"	"	"	1,261	467	+ 794	630 50	233 50	+ 397 "	
Journaux Kilog.	"	"	"	68,611	101,132	- 12,521	4,983 03	5,885 97	- 902 94		
Colis postaux	de 3 kilog. et moins	127,415	74,622	+52,793	382,245	223,866	+158,379	31,853 75	19,692 "	+12,161 75	
	de 3 à 5 kilog.	3,184	"	+ 3,184	9,552	"	+ 9,552	1,592 "	"	+ 1,592 "	
	Tarif normal.	de 5 kilog. et moins	117,654	139,394	-21,740	352,962 (⁴)	418,182 (⁴)	- 65,220	30,818 46	36,802 58	- 5,984 52
de plus de 5 à 10 kilog.		42,298	43,084	- 786	296,086 (⁵)	301,588 (⁵)	- 5,502	28,501 81	26,849 56	- 347 75	
de plus de 10 kilog		"	"	"	1,110,116 (⁶)	1,187,298 (⁶)	- 77,152	64,348 76	68,240 92	- 3,892 16	
Petits colis.	Tarif réduit.	"	"	"	80,418	56,690	+ 23,728	2,412 53	1,697 82	+ 714 71	
	Service anglo-belge-suisse	"	"	"	195,057	179,217	+ 15,870	7,152 15	8,960 85	- 1,808 70	
	Transports de poisson, viandes, œufs, etc.	"	"	"	599,375	676,240	- 76,865	11,987 50	13,524 80	- 1,537 30	
Produits extraordinaires fr.	"	"	"	"	"	"	254 41	74 75	+ 179 66		
Subside du Gouvernement anglais fr.	"	"	"	"	"	"	113,801 06	113,329 75	+ 471 31 (⁷)		
Totaux fr.	603,549 01	572,115 15	+31,433 86								

(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 produit de la surtaxe à bord; le chemin de fer perçoit, à son profit, les surtaxes encaissées dans ses stations pour les bagages enregistrés directement.

(⁴) Poids moyen calculé à raison de 3 kilogr. par colis.

(⁵) — — — — — 7 — — —

(⁶) Colis taxés au poids.

(⁷) Cette augmentation résulte de la hausse de valeur de la livre sterling dans le cours de la Bourse.

N° II. — *Récettes et dépenses de la Marine. — Subdivision par service.*

Comparaison des années 1887 et 1886.

SERVICES.	1887.	1886.	Différences pour 1887.					
RECETTES.								
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	603,549 01	572,115 15	+ 31,433 86					
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	61,686 81	51,272 22	+ 10,414 59					
Pilotage	2,182,408 37	2,043,745 84	+ 138,662 53					
Phares et fanoux	923,630 36	850,693 13	+ 72,937 23					
Remorque sur la côte de Flandre	22,279 20	22,348 90	- 69 70					
Police maritime	112,202 45	104,350 50	+ 7,851 95					
Services spéciaux								
Écoles de navigation								
Pêche maritime								
Sauvetage								
Totaux fr.	3,905,756 22	3,641,525 74	+ 264,230 48					
DÉPENSES.								
	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.		PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	412,273 61	1,031,770 52	1,446,044 13	357,605 63	691,926 63	1,049,532 26	+ 396,511 87	
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	45,836 84	38,497 84	84,336 68	43,419 99	120,165 04	163,585 03	- 79,248 35	
Pilotage	1,840,539 94	189,792 60	2,030,332 54	1,725,088 44	188,658 81	1,913,747 27	+ 116,585 27	
Phares { Éclairage de la côte	24,577 31	21,032 61	45,610 92	23,995 62	19,331 03	43,326 65	+ 2,283 30	
et fanoux. { — de l'Escaut	120,355 71	26,110 30	146,466 01	119,018 54	32,505 63	151,824 17	- 5,358 16	
Remorque sur la côte de Flandre	27,226 05	12,275 14	39,501 19	27,043 17	12,181 23	39,224 40	+ 276 73	
Police maritime	80,676 48	14,578 "	95,254 48	77,605 15	15,549 20	93,154 35	+ 2,100 13	
Services spéciaux	32,193 08	15,343 92	47,537 "	25,486 36	21,662 58	47,148 94	+ 388 06	
Écoles de navigation	17,121 64	2,107 87	19,229 51	16,573 92	2,196 15	18,770 07	+ 459 44	
Surveillance de la pêche maritime, école des mousses, etc.	153,375 32	58,513 66	211,888 98	145,165 25	72,589 01	217,754 26	- 5,865 28	
Sauvetage et stations de signaux	27,355 53	5,413 74	32,769 27	23,027 83	4,016 20	27,646 03	+ 5,123 24	
Totaux fr.	2,781,533 51	1,417,436 23	4,198,969 74	2,584,029 90	1,181,683 51	3,765,713 43	+ 433,256 31	
Récettes totales . . . fr.	3,905,756 22			3,644,525 74			+ 261,230 48	
Dépenses —	4,198,969 74			3,765,713 43			+ 433,256 31	
Excédent { de dépenses . . . fr.	203,213 52			121,187 69			+ 172,025 83	
de recettes . . . fr.	"			"				

N° III. — *Service postal d'Anvers sur le Brésil et sur les États de la Plata.*

Mouvement. — Taux moyen du fret.

MOUVEMENT.

ANNÉES	Nombre de traversées.	Jauge nette. (En tonneaux de 23,83.)		Chargement. En tonneaux de fret (13,14 ou 1,015 kilog.)				Passagers.	
		Totale.	Moyenne.	BRÉSIL.	PLATA.	Total.	Moyenne par traversée.	Nombre total.	Moyenne par traversée.
A l'exportation (d'Anvers).									
1886	26	31,623	1,216	10,504	17,808	28,309	1,088	607	23
1887	37 (¹)	58,014	1,568	14,393	49,963	64,356	1,739	306	8
A l'importation.									
1886	24	36,697	1,529	2,750	32,993	35,743	1,489	»	»
1887	24	40,923	1,705	690	44,079	45,369	1,890	»	»
Exportation et importation réunies.									
1886	50	68,320	1,366	13,254	50,804	64,052	1,284	607	12
1887	64 (¹)	98,939	1,622	15,083	94,642	109,725	1,798	306	5

(¹) Ce chiffre comprend 15 voyages spéciaux sur Rio-de-Janeiro, effectués conformément à l'article 1^{er} de la convention du 18 juin 1885.

TAUX MOYEN DU FRET.

Points de départ et de destination.	1869.	1870.	1871.	1872.	1873.	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.
Exportation.																			
D'Anvers à	Rio-de-Janeiro.	(¹)	(^{1})	(^{1})	(^{1})	(^{1})	(^{1})	(^{1})	(^{1})	(^{1})	(^{1})	(^{1})	(^{1})	(^{1})	(^{1})	(^{1})	(^{1})	(^{1})	(^{1})
	Buenos-Ayres.	83 54	82 10	83 99	78 63	66 76	52 50	50 00	43 60	35	36 35	31 19	38 20	43 75	47 50	52 42	51 23	41 53	33 40	33 68
Importation.																			
De Rio-de-Janeiro.	à Anvers.	(¹)	(^{1})	(^{1})	(^{1})	(^{1})	(^{1})	(^{1})	(^{1})	(^{1})	(^{1})	(^{1})	(^{1})	(^{1})	(^{1})	(^{1})	(^{1})	(^{1})	(^{1})
		98 97	46 83	52 90	56 70	55 33	59 85	50 00	53 30	48 30	38 10	35 34	38 48	38 60	35 24	28 33	18 54	22 35	20 62	17 93

(¹) L'insuffisance des renseignements n'a pas permis d'établir la moyenne du fret séparément pour le Brésil et pour la Plata.

N° IV. — Service postal d'Anvers sur le Brésil et sur les États de la Plata.

Avantages pécuniaires accordés aux concessionnaires.

Années.	NOMBRE DE TRAVERSÉS.	TAXES	DROITS	PRIMES	AMENDES	SOLDE	Total général	MOYENNE	Observations.
		POSTALES LIQUIDÉES.	DE PILOTAGE et de FANAUX REMBOURSÉS.	de RÉGULARITÉ.	pour RETARD AU DÉPART ou dans la durée des trajets.	des PRIMES ET AMENDES. — P = Primes. A = Amendes.	des AVANTAGES. (Dédution faite des amendes.)	des AVANTAGES par traversée.	
		Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	
1886	50	(¹) 23,790 47	66,407 68	163,950 »	62,650 »	P. 101,300 »	191,497 88	3,829 95	(¹) Ce chiffre comprend des arriérés dus pour plusieurs exercices antérieurs mais liquidés en 1886.
1887	48	2,272 93	46,597 68	213,950 »	25,350 »	P. 188,100 »	236,970 63	4,936 88	

(17)

D

[N° 175.]

9

N° V. — Service postal d'Anvers

Mouvement. — Taux

MOUVI

A L'EXPORTATION.								A L'IMPORTATION.							
ANNÉES.	Nombre de traversées.	Jauge nette (En tonneaux de 23,83.)		CHARGEMENT en tonneaux de fret (13,14 ou 1,915 kil.)		PASSAGERS.		ANNÉES.	Nombre de traversées.	Jauge nette (En tonneaux de 23,83.)		CHARGEMENT en tonneaux de fret (13,14 ou 1,915 kil.)			
		TOTALE.	MOYENNE.	TOTAL.	MOYENNE PAR traversée.	Nombre total.	Mojeux par traversée.			TOTALE.	MOYENNE.	TOTAL.	MOYENNE PAR traversée.		
I. — Ligne sur															
1886	52	175,817	3,536	143,875	2,761	19,786	580	1886	52	171,992	3,507	132,201	2,927		
1887	55	179,539	3,584	156,838	2,582	28,122	550	1887	55	179,867	3,393	146,800	2,760		
II. — Ligne sur															
1886	12	23,754	2,144	21,164	1,765	1,427	118	1886	12	23,754	2,144	24,168	2,014		
1887	6	15,068	2,178	9,912	1,632	2,138	561	1887	6	15,068	2,178	12,267	2,044		

TAUX MOYEN

POUR L'EXPORTATION.														
	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.
Ligne sur New-York . . .	Fr. c. 24 55	Fr. c. 25 60	Fr. c. 22 48	Fr. c. 21 56	Fr. c. 20 86	Fr. c. 17 16	Fr. c. 21 79	Fr. c. 16 28	Fr. c. 19 85	Fr. c. 21 51	Fr. c. 19 58	Fr. c. 18 11	Fr. c. 19 29	Fr. c. 21 99
Ligne sur Philadelphia . .	21 51	17 80	22 11	12 05	12 18	16 06	26 89	19 53	24 52	22 55	20 57	18 67	17 54	17 54

sur New-York et sur Philadelphie.

moyen du fret.

MENT.

TOTAL.											<i>Observations.</i>
PASSAGERS.		ANNÉES. Nombre de traversées.	Jauge nette (En tonneaux de 23.63.)		CHARGEMENT en tonneaux de fret (13.14 ou 1.015 kil.)		PASSAGERS.				
Nombre total.	Moins par traversée.		TOTALE.	MOYENNE.	TOTAL.	MOYENNE PAR traversée.	Nombre total.	Moins par traversée.			
New-York.											
8,102	153	1886	104	545,509	5,522	205,774	2,844	27,888	268		
9,854	185	1887	106	589,226	5,588	285,658	2,676	57,956	588		
Philadelphie.											
69	5	1886	24	51,468	2,144	45,552	1,888	1,496	62		
70	11	1887	12	26,156	2,178	22,179	1,848	2,188	188	Exploitation de 6 mois.	

DU FRET.

POUR L'IMPORTATION.														
	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.
Ligne de New-York. . . .	Fr. c. 51 47	Fr. c. 56 54	Fr. c. 46 09	Fr. c. 41 76	Fr. c. 45 60	Fr. c. 59 02	Fr. c. 56 45	Fr. c. 27 15	Fr. c. 25 71	Fr. c. 25 16	Fr. c. 21 75	Fr. c. 21 22	Fr. c. 21 08	Fr. c. 17 89
Ligne de Philadelphie. . .	40 78	58 01	50 59	57 85	45 56	58 14	54 66	28 46	27 89	24 70	22 57	18 91	19 87	17 62

N° VI. — *Service postal d'Anvers sur New-York et sur Philadelphie.*

Avantages pécuniaires accordés aux concessionnaires.

Années.	Nombre de traversées.	PRODUIT des taxes postales.	Sommes dues pour parfaire le minimum postal garanti.	DROITS de pilotage et de fanaux remboursés.	Amendes.	Total général des avantages, après déduction des amendes.	MOYENNE des avantages par traversée.
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
1886	428	4,597 85	495,765 85	456,955 40	4,537 50	655,784 60	5,423 29
1887	448	44,394 01	425,556 49	79,355 44	2,562 50	546,943 44	4,380 87

