

(1)

(N° 20.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS

SESSION DE 1907-1908.

CHEMINS DE FER
POSTES, TÉLÉGRAPHES, TÉLÉPHONES
ET MARINE

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1906

R A P P O R T

présenté aux Chambres législatives

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



BRUXELLES

GOEMAERE, IMPRIMEUR DU ROI
RUÉ DE LA LIMITE, 21

1907

(2)

(3)

MESSIEURS,

En exécution de l'article 6 de la loi du 1^{er} mai 1834, j'ai l'honneur de présenter aux Chambres législatives le compte rendu des opérations des chemins de fer de l'État pendant l'année 1906.

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,

G. HELLEPUTTE.

(4)

CHEMIN DE FER

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS

PENDANT L'EXERCICE 1906

NOTE PRÉLIMINAIRE

Avant d'aborder l'exposé de la situation financière de l'exercice 1906, il semble utile de reproduire ci-après la note insérée en tête du compte rendu de 1905. Mon honorable prédécesseur y expose les nouvelles formules qui ont été adoptées d'accord avec le département des finances, afin de satisfaire au désir légitime exprimé à diverses reprises au sein des Chambres législatives, de connaître exactement la productivité du chemin de fer de l'État :

En parcourant les comptes rendus publiés depuis 1835, j'ai pu me convaincre qu'à aucune époque, mes prédécesseurs, tout en se conformant rigoureusement à la loi de la comptabilité pour les recettes et les dépenses du chemin de fer, n'ont suivi, pour l'exposé de sa situation financière, des règles identiques à celles de la Trésorerie.

Bien plus, l'auteur lui-même de la loi de 1834, M. Ch. Rogier, estimait que le compte rendu pouvait se borner à indiquer les recettes et les dépenses d'exploitation, ainsi que l'emploi des capitaux mis à la disposition du chemin de fer, sans relever les charges financières y afférentes ; c'est dans cet ordre d'idées que fut rédigé le compte rendu qu'il présenta en 1841 pendant son passage au département des travaux publics. On y trouve sous la rubrique : « Balance comparative du produit net aux capitaux d'établissement », le produit net exprimé par le rapport de la recette nette au capital engagé ; de l'intérêt et de l'amortissement, il est fait totalement abstraction.

Ce ne fut guère avant 1845 que les comptes rendus furent régulièrement complétés et redressés à cet égard, mais bientôt surgirent les controverses sur

la méthode à suivre ; on changea plusieurs fois de système, le dernier en date est celui de 1878.

Jamais — il est bon de le constater — la « comptabilité » du chemin de fer, c'est-à-dire la tenue des comptes imposés par la loi, n'a été trouvée en défaut, sa scrupuleuse exactitude n'a pas cessé d'être proclamée ; par contre, les exposés de situation, les statistiques, les évaluations, travaux basés en partie sur des éléments (1) dont il n'entre pas dans les attributions légales du département des chemins de fer de tenir comptabilité, n'ont pas cessé d'être l'objet des plus vives discussions ; on leur a reproché tour à tour, et parfois simultanément, de grossir les bénéfices et de les dissimuler, d'être trop administratifs, au point de méconnaître les règles d'une exploitation industrielle, et de ne l'être pas assez, parce qu'ils s'éloignaient des écritures de la Trésorerie. Ce fut un thème inépuisable.

Les formules nouvelles adoptées en 1878 par le département des chemins de fer sont caractérisées par leur auteur, M. Saintelette, dans les termes suivants :

« En résumé, j'ai cherché à établir la situation financière du réseau de » l'État d'après les règles suivies dans toutes les entreprises industrielles, » afin de pouvoir indiquer, dans toute leur vérité, les résultats de l'exploita- » tion (2). »

Le ministre de l'époque avait surtout en vue d'établir la valeur relative des résultats de l'exploitation (3). Afin de permettre la comparaison des différents exercices entre eux, il mettait en œuvre une mesure commune d'appréciation des charges résultant des emprunts (4), mais, à raison même de sa stabilité, cette mesure commune s'écartait nécessairement en plus d'un point de la réalité des charges incombant au Trésor. La discordance était inévitable.

En résulte-t-il que la méthode soit vicieuse ?

Elle ne répond assurément pas aux vues de ceux que préoccupe uniquement le rendement réel du chemin de fer, mais est-il besoin de faire ressortir que ce serait faussement apprécier une entreprise que de l'estimer seulement d'après ce qu'elle produit ? Une grande partie de sa valeur dérive de ce qu'elle est capable de produire. Production et productivité sont des notions bien différentes. L'histoire du chemin de fer prouve que tour à tour elles absorbent l'attention du Parlement. Nous voici une fois de plus à une étape d'évolution.

Au cours de ces dernières sessions, les discussions du budget des chemins de fer et celles de la situation générale du Trésor ont démontré que les préoccupations d'autrefois relativement à la production comparative de notre réseau, ont fait place au désir de connaître son rendement dans ses éléments purement positifs et de voir établir une parfaite concordance entre les données du compte rendu et les écritures du département des finances, tant au

(1) Intérêts, amortissements, annuités, pensions, etc.

(2) V. compte rendu de 1878, p. 68.

(3) V. — — — p. 61.

(4) V. — — — p. 61.

point de vue du capital de premier établissement et des charges financières qu'à celui du compte d'exploitation.

C'est à réaliser ce désir que, d'accord avec mon collègue des finances et des travaux publics, je me suis appliqué dans l'élaboration du présent compte rendu.

Les principales causes du défaut de concordance sont exposées ci-après, ainsi que les moyens employés pour les faire disparaître :

1^o Pour ne pas affecter la productivité du réseau par des charges financières afférentes à des extensions non encore mises à fruit, les capitaux avancés par le Trésor étaient augmentés, dans le compte rendu, d'intérêts intercalaires pendant la durée des travaux, et le chemin de fer ne prenait en charge les capitaux prêtés, augmentés des intérêts, que lors de la mise en exploitation des travaux auxquels ils avaient été appliqués. Dans la méthode nouvelle, le capital productif d'intérêts pendant chacune des années est déterminé par le capital engagé au 31 décembre de l'année précédente (amortissement déduit), augmenté de la moitié des dépenses échelonnées sur les douze mois de l'année courante. C'est la règle proposée par la Trésorerie pour la fixation des charges incombant au chemin de fer.

2^o Le taux des intérêts avait été calculé :

à 4 p. c.	pour la période de 1835 à 1886;
3 1/2 p. c.	— — — 1887 à 1896;
3 1/4 p. c.	— — — 1897 à 1900;
et à 3 p. c. à partir de 1901.	

C'étaient évidemment des approximations, car le taux de l'intérêt varie sans cesse, aussi M. Saintelette disait-il dans le compte rendu de 1878, où il exposait sa nouvelle formule : « A la rigueur, si le taux d'intérêt fixé à 4 p. c. » paraissait trop faible, chacun pourrait aisément évaluer les résultats de » l'exploitation, en supputant les charges du chemin de fer à un taux plus » élevé : l'augmentation à en résulter serait proportionnelle. »

Les intérêts sont maintenant calculés au taux réel résultant des diverses opérations effectuées par le Trésor pour l'émission des emprunts contractés depuis l'origine du chemin de fer. Les intérêts des capitaux effectifs sont fixés, année par année, en tenant compte de la fluctuation du loyer de l'argent, ce qui fait varier l'intérêt moyen annuel de 4,90 p. c. à 3,11 p. c.

3^o L'amortissement était calculé dans l'hypothèse d'un remboursement en 90 ans.

Désormais, l'amortissement appliqué à la dette 3 p. c., en exécution de la loi du 22 décembre 1903 (soit une dotation de fr. 0.30 augmentée des intérêts à 3 p. c. des capitaux amortis) est appliqué pour l'amortissement des capitaux définitivement engagés de 1834 à 1905, ce qui réduit le délai d'amortissement à 81 ans environ.

L'amortissement d'une année est calculé sur le montant des capitaux engagés au 31 décembre de l'année précédente.

Le montant de l'amortissement auquel on aboutit ainsi se rapproche sensiblement de l'amortissement réalisé.

4° Les annuités de rachat avaient été capitalisées conformément à ce qui avait été pratiqué dès 1858 dans le système Dumon pour le rachat de la ligne de Mons à Manage (1). Les lignes rachetées en capital et celles rachetées en annuités se trouvaient soumises ainsi à un régime uniforme; à une commune mesure au point de vue du calcul de leur productivité. Les capitaux représentatifs des annuités étaient chargés du même intérêt que ceux de l'emprunt et amortissables dans le même terme de 90 ans.

Dorénavant, les annuités de rachat sont portées en compte (intérêts et amortissement) d'après les tableaux d'amortissement formés à l'origine de l'inscription des charges au budget de la dette publique.

5° Le loyer de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale était déduit des recettes brutes dans le compte rendu, année par année, depuis 1872; pareille déduction ne pouvait être opérée par la Trésorerie, en raison de l'imputation de la dépense sur le budget de la dette publique. Ce loyer a été rattaché dans le compte rendu aux charges financières, moyennant restitution aux recettes des sommes dont elles avaient été diminuées;

6° Le chemin de fer inscrivait en recettes « les droits constatés », alors que la Trésorerie ne renseigne que « les recouvrements effectués »; il est à noter, en effet, que d'après la loi de comptabilité, toutes les sommes reçues après le 31 octobre de l'année suivant l'exercice considéré sont portées en recettes au compte de l'exercice en cours.

Le nouveau compte rendu financier n'enregistre plus que les recouvrements effectués, sans avoir égard aux droits constatés, lesquels continuent néanmoins à servir de base au calcul du prix des différentes unités de trafic, du coefficient d'exploitation, etc. L'annexe n° VIII indique, depuis 1890, par année d'une part, le montant des droits constatés, et d'autre part, les recouvrements effectués.

7° Le chemin de fer prenait en charge, tant en recettes qu'en dépenses, la totalité des opérations effectuées par les exploitants des lignes reprises pendant la période transitoire de l'exploitation pour compte de l'État;

La trésorerie ne constatait, pour ces opérations, que le résultat final de l'exploitation provisoire, soit en recettes, soit en déficit; les écritures du chemin de fer ont été revisées en tenant compte de cette circonstance.

8° Les pensions servies aux anciens fonctionnaires et employés n'étant pas prélevées sur les crédits du budget des chemins de fer, ne figuraient que pour mémoire dans les statistiques du compte rendu; elles sont maintenant ajoutées aux dépenses d'exploitation.

J'ai fait miennes les considérations qui précèdent, de sorte que les comptes du chemin de fer pour l'exercice 1906, comme ceux de 1905, correspondent à la réalité.

Ainsi qu'on le verra plus loin, les recettes brutes se sont élevées en 1906 à fr. 259,536,991.52. Certes, c'est un chiffre considérable; il n'a jamais été atteint et beaucoup de bons esprits penseront que le chemin de fer est une source féconde de profits pour le Trésor.

(1) Voir compte rendu de 1858, page 26.

Malheureusement, si les recettes augmentent, les charges du chemin de fer tendent à progresser plus rapidement encore et il arrive ainsi qu'à l'augmentation des ressources correspond une diminution des bénéfices.

Voici quelles sont les charges pour l'exercice 1906 :

1° dépenses d'exploitation	fr. 164,653,015.47
2° pensions des anciens fonctionnaires et agents.	1,497,869.00
5° parts de recettes des compagnies concessionnaires	5,409,542.96
4° loyer de la ligne de Spa à la frontière.	219,600.00
5° intérêt et amortissement des capitaux effectifs (dette consolidée)	66,214,912.63
6° annuités de rachat de certaines concessions de chemins de fer	13,923,009.69
Soit un total de fr.	251,919,949.75

qui, déduit du montant des recettes brutes (fr. 259,336,991.52) laisse un boni de fr. 7,417,041.77.

En 1903, le bénéfice était de fr. 9,452,429.37 pour un total de recettes brutes de fr. 248,136,102.83, soit, pour 1906, une diminution de bénéfice de fr. 2,035,387.60, nonobstant une augmentation de recettes de fr. 11,200,888.69.

Depuis l'origine, le total des bonis excède le total des déficits de la minime somme de fr. 44,218,631.47 pour 72 années d'exploitation et un capital qui dépasse actuellement 2,330,000,000 de francs. Encore, ce chiffre de fr. 44,218,631.47 est-il établi dans des conditions trop favorables. Il ne tient pas compte, en effet, des intérêts fictifs en compte courant avec le Trésor du chef des sommes avancées au chemin de fer pendant les périodes de déficit, déduction faite, bien entendu, des soldes actifs de l'exploitation.

A un certain point de vue, il serait juste, cependant, de considérer le rôle du Trésor comme celui qu'aurait joué à l'égard d'une société privée, un banquier, bailleur de fonds.

Le compte de ces intérêts supposés forme l'annexe n° V^{bis} du présent travail. Si l'on en fait état, on arrive non plus à un excédent de bonis, mais à un déficit de fr. 71,771,938.52.

Nous sommes loin de la légende qui consiste à dire que le chemin de fer, par sa productivité directe, est la « vache à lait du Trésor ».



(VI)

(VII)

PARTIE A.

—

CHEMINS DE FER.

(VIII)

1^{re} SECTION

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT

CHAPITRE 1^{er}

I. — Situation financière

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

L'exposé de la situation générale du Trésor public au 1^{er} janvier 1907, état VII, page 174, renseigne que les capitaux engagés pour le premier établissement du chemin de fer s'élèvent à la somme de fr. 2,330,672,930-77. Les annexes nos I et IX en donnent la décomposition qui est résumée comme suit :

NATURE DES DÉPENSES.	AU 31 DÉCEMBRE		AUGMENTATION.
	1906.	1905.	
	Francs.	Francs.	Francs.
Premier établissement et parachèvement :			
des lignes construites directement par l'Etat.	578,981,619.50	551,530,148.89	27,631,470.61
des lignes construites à forfait pour compte de l'Etat	174,236,930.67	173,931,075.21	308,273.46
des lignes rachetées.	891,956,124.20	886,051,639.11	5,904,485.09
Parachèvement des lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts des recettes.	9,605,547.86	9,444,483.67	160,864.19
Dépenses des stations de tout le réseau (excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes, etc.).	61,403,017.81	57,566,645.97	3,896,373.84
Etudes de projets de construction de lignes : personnel, mobilier, frais de bureau, etc.	10,216,683.73	13,796,113.50	420,570.45
Matériel de traction, de transport et de camionnage; machines fixes, outillage et installations électriques des services de la traction (ateliers, dépôts, etc.) :			
a) commandé par l'Etat.	508,059,922.35	491,008,314.58	17,034,607.97
b) racheté aux compagnies	90,173,264.63	90,173,264.63	»
Montant du capital de premier établissement.	2,330,672,930.77	2,272,319,283.16	58,353,647.61

Voici, par nature de dépenses, la décomposition de l'augmentation de fr. 55,353,647. 61 renseignée d'autre part :

I. Lignes nouvelles :

Section d'Evrehailles-Banche à Yvoir fr.	78,048 85
— de Wilryck à Malines	1,078,298 90
— Moysen-Schaerbeek-Hal et doublement des voies entre Bruxelles (Q. L.) et Watermael	2,709,283 82
Section de Florennes à Cerfontaine	810,932 84
Bertrix vers Munro	434,579 59
Gand (Saint-Pierre) à Bruxelles (Midi)	613,530 34
Jonction Bruxelles (Nord) à Bruxelles (Midi) et gare centrale de Bruxelles	2,996,641 92
Bruges à Zee-Brugge	46,813 57
Couillet à Acoz	91,722 91
Fexhe-le-Haut-Clocher à Kinkempois	149,976 13
Traitements transférés du compte d'exploitation au compte capital	381,992 53
Total. fr.	9,391,821 40

II. Travaux d'extension et de parachèvement du réseau exploité; excentriques, colonnes hydrauliques, plates- formes tournantes, réservoirs, candélabres, éclairage électrique et au gaz, etc.	22,122,840 11
--	---------------

III. Matériaux acquis en 1906	6,804,378 13
---	--------------

**IV. Matériel de traction, de transport et de camion-
nage; machines fixes, outillage et installations électri-
ques des services de la traction (ateliers, dépôts, etc.),
savoir :**

Locomotives fr.	8,998,079 20	} 17,034,607 97
Tenders	248,873 72	
Voitures	1,603,423 40	
Wagons	4,540,900 18	
Matériel et outillage.	1,643,331 47	
Ensemble des dépenses effectives de 1906. . . . fr.	55,353,647 61	

§ 2. — CAPITAL UTILE.

Le capital utile représente le coût réel du réseau exploité et de son armement; pour le déterminer, il faut donc déduire du capital de premier établissement s'élevant à fr. 2,330,672,930 77

1° Les sommes liquidées pour les lignes et travaux en cours d'exécution (voir p. 11 et annexe IX) fr. 78,828,359 00	}	86,805,827 22
2° Les sommes sorties de l'actif à titre d'amortissement indirect (voir annexe IX) fr. 7,977,468 22		

Ce qui fait ressortir le *capital utile* au montant de fr. 2,243,867,103 53

Ce capital s'élevait au 31 décembre 1905 à . . . 2,200,490,372 93

L'augmentation pendant l'exercice 1906 a été de . 43,376,730 62

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

NATURE DES DÉPENSES.	AU 31 DÉCEMBRE		AUGMENTATION.
	1906	1905	
	Francs.	Francs.	Francs.
Premier établissement et parachèvement des lignes construites directement par l'Etat	502,709,438 25	480,755,158 56	16,056,279 07
Premier établissement et parachèvement des lignes construites à forfait pour compte de l'Etat	174,169,536 07	175,871,589 26	207,007 41
Coût des lignes rachetées et leur parachèvement	889,407,340 47	883,568,712 88	5,838,627 62
Parachèvement des lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts des recettes	0,605,347 86	9,414,485 67	160,864 19
Dépenses des stations de tout le réseau (excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes, etc)	01,463,017 81	57,566,643 97	3,896,373 84
Etudes de projets de construction de lignes : personnel, mobilier, frais de bureaux, etc	16,210,083 75	15,796,115 30	420,570 45
Matériel de traction, de transport et de camionnage; machines fixes, outillage et installations électriques des services de la traction (ateliers, dépôts, etc.):			
a) commandé par l'Etat	508,039,922 35	491,005,314 38	17,034,607 97
b) racheté aux compagnies	90,173,264 03	90,173,264 03	,
Ensemble . . .	2,251,844,571 77	2,208,150,280 62	43,683,291 15
dont à déduire pour les aliénations d'immeubles, etc	7,977,468 22	7,668,907 60	308,560 53
Reste . . .	2,243,867,103 53	2,200,490,372 93	43,376,730 62

§ 3. — COMPTE D'EXPLOITATION.

La comparaison des résultats des deux derniers exercices, du chef de l'exploitation de l'ensemble du réseau, s'établit comme suit :

DÉSIGNATION.	1906. (Approximativement.)	1905.	Différences en 1906.
	Francs	Francs.	Francs.
Recettes brutes (ann. II et II ^{bis})	238,853,950 11	247,568,731 50	+ 11,265,218 61
Produits divers (ann. VII). .	503,041 41	567,371 35	— 64,329 92
ENSEMBLE. . .	239,356,991 52	248,136,102 85	+ 11,200,888 69
Dépenses d'exploitation et pensions (ann. II et II ^{bis}) .	166,150,884 47	155,558,924 35	+ 10,811,960 14
Excédent des recettes sur les dépenses	93,186,107 05	92,797,178 50	+ 388,928 55

L'accroissement des dépenses d'exploitation, qui cette année absorbe presque complètement la plus value des recettes, est dû à concurrence de plus de six millions, à l'amélioration de la situation du personnel, à l'augmentation du subside accordé à la caisse des ouvriers, au renchérissement des matières et objets de consommation et particulièrement du combustible, ainsi qu'au renforcement du stock des approvisionnements.

§ 4. — RESSOURCES ET CHARGES. — AVOIR.

L'on vient de voir que l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation, augmentées des pensions, s'élève pour l'exercice 1906 à fr. 93,186,107 05

De l'annexe n° V donnant le détail des charges, il résulte que celles-ci atteignent. fr. 85,769,065 28

L'exercice a donc laissé un *boni* de fr. 7,417,041 77

qui, ajouté aux soldes actifs accumulés des exercices antérieurs s'élevant fin 1905 à fr. 36,801,589 70

porte l'avoir du chemin de fer *libre de toute charge quelconque* à fr. 44,218,631 47

§ 5. — BILAN.

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

Actif.

Capital d'établissement au 31 décembre 1905. . . fr. 2,275,319,283 16
augmentation en 1906 (voir 1^{re} page) fr. 85,553,647 61
Ensemble du capital de premier établissement . . fr. 2,330,672,930 77

A
(8)

D'autre part . . . fr. 2,330,672,930 77

Dépenses de parachèvement imputées sur les budgets de
l'exploitation de 1846 à 1886. (Voir C. R. 1897, ann. VIII.) fr. 11,090,438 79

Recettes brutes de l'exploitation (recouvrements effectués) :

Au 31 décembre 1905	fr.	5,671,750,066 57		5,930,584,016 68
En 1906.	»	258,833,950 11		

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

Au 31 décembre 1905	fr.	7,169,726 82		7,672,768 23
En 1906.	»	503,041 41		

Approvisionnements en dépôt (annexes XVII et XXIX) :

Au 31 décembre 1905	fr.	46,662,497 83		51,199,368 50
Augmentation en 1906	»	4,536,870 67		

Total de l'actif . . . fr. 8,331,219,522 97

Passif.

Dotation dont le trésor a disposé pour l'amortissement.

a) pour la dette consolidée	fr.	240,440,207 64		
b) pour les annuités de rachat	fr.	45,641,819 92		
Amortissements indirects	fr.	7,977,468 22		
Reste à amortir. { de la dette consolidée	»	1,738,639,423 52		
{ des annuités de rachat.	»	297,974,011 67		2,036,613,434 99

Ensemble égal au CAPITAL DE PREMIER ÉTABLISSEMENT. fr. 2,330,672,930 77

Charges financières du capital :

Au 31 décembre 1905	fr.	1,994,586,061 78		2,074,525,984 10
Pour l'exercice 1906	»	80,159,922 32		

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

Au 31 décembre 1905	fr.	254,030,990 16		259,440,533 12
Pour l'exercice 1906	»	5,409,542 96		

Loyer de la ligne de Spa à la frontière :

Au 31 décembre 1905	fr.	13,281,738 83		13,501,338 83
Pour l'exercice 1906	»	219,600 00		

Loyer de la ligne d'Anvers à Rotterdam fr. 8,263,480 00

Dépenses d'exploitation :

Jusqu'au 31 décembre 1905.	fr.	3,574,508,802 92		3,539,161,818 39
Pour l'exercice 1906	»	164,655,015 47		

Pensions des anciens fonctionnaires et employés :

Au 31 décembre 1905	fr.	17,647,130 00		19,144,999 00
Pour l'exercice 1906	»	1,497,869 00		

Total du passif . . . fr. 8,224,711,084 21

A

 (6)

D'autre part. . . fr. 8,224,711,084 21

Balance.

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

1 ^o pour travaux de parachèvement, de 1846 à 1886.	fr. 11,090,438 79	}	
2 ^o pour approvisionnements en dépôt. 51,199,368 50			
B. Avoir :			
au 31 décembre 1905. 36,801,589 70	}	44,218,631 47	106,508,438 76
Augmentation en 1906. 7,417,041 77			
Total égal à l'actif.			fr. 8,331,219,522 97

§ 6. — REVENU DU CAPITAL UTILE.

Capital utile engagé fin 1905	fr. 2,200,490,372 93
Moitié de la dépense entrée dans le capital utile en 1906 (voir § 2) 43,376,730 62	fr. 21,688,368 31

Capital moyen productif. . . fr. 2,222,178,738 24

Excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation augmentées des pensions (voir § 4) fr. 93,186,107 03

A déduire les parts des compagnies et le loyer de la ligne de Spa à la frontière 3,629,142 96

Reste avant déduction des charges financières :
(fr. 80,139,922 32 dette consolidée et annuités). . fr. 87,556,964 09

Revenu du capital utile pour 1906. 3.94 p. c.
 — — — 1905. 4.04 p. c.

§ 7. — COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

Le coefficient d'exploitation, qui se déduit des recettes brutes (droits constatés) et des dépenses d'exploitation, se présente pour l'année 1906 comme il suit :

Recettes brutes de l'exploitation (ann. VIII). . . fr.	258,833,950 11
Produits divers (ann. VII) fr.	503,041 41
<u>Ensemble. . . fr.</u>	
	259,336,991 52

Dépenses d'exploitation y compris les pensions . . . 166,150,884 47

Le coefficient pour 1906 est donc de 64.07 p. c.; il était de 62.60 p. c. en 1905. Pour les années antérieures, voir l'annexe IV, colonne 17.

II. — Résumé des principaux résultats statistiques.

EXERCICE 1906 COMPARÉ A CELUI DE 1905.

PRODUITS PAR UNITÉ DE TRAFIC. — Voici, comme d'usage, les résultats de l'exploitation du railway de l'État, par unité de travail, pour les exercices 1906 et 1905 :

		1906 . (Approximativement.)	1905
Par kilomètre exploité.	Recettes brutes fr.	63,793 37	61,306 52
	Dépenses d'exploitation	40,872 14	38,579 29
	Recettes nettes	22,923 23	22,927 23
Par train-kilomètre.	Recettes brutes fr.	3,6316	3,6252
	Dépenses d'exploitation	2,3267	2,2995
	Recettes nettes	1,3049	1,3257
Par locomotive-kilomètre remorquant un train.	Recettes brutes	3,2133	3,1974
	Dépenses d'exploitation	2,0597	2,0017
	Recettes nettes	1,1536	1,1957

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

		1906.	1905
Parcours kilométrique des trains (1)	de voyageurs	40,206,505	58,940,984
	de marchandises	31,203,013	29,506,374
Parcours moyen des trains	de voyageurs	36 kil.	36 kil.
	de marchandises	43 kil.	42 kil.
Produit par train-kilomètre	de voyageurs fr.	2,2850	2,3310
	de marchandises	5,3504	5,3140

PÉRIODE QUINQUENNALE 1902-1906 ET DERNIÈRE ANNÉE DE LA PÉRIODE PRÉCÉDENTE. — Afin de faciliter les comparaisons sans devoir recourir aux différents comptes rendus, il a paru utile de grouper les principaux résultats dans des tableaux distincts par grande branche de service, savoir :

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

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

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

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

DÉSIGNATION DES SERVICES.	Fonctionnaires et employés.		Agréés et auxiliaires.		Ouvriers.	
	1906	1905	1906	1905	1906	1905
Service général	152	151	15	15	87	84
Voies et Travaux	807	707	2	2	13,632	13,458(1)
Traction et Matériel	836	848	166	157	28,283	27,047
Exploitation	6,948	6,685	2,178	2,063	7,040	6,724
Perception des recettes et contrôle	842	835	66	70	84	83
TOTAUX.	9,585	9,316	2,425	2,307	49,126	47,376

Ensemble en 1906. 61,136
 Ensemble en 1905. 58,999(1)
 Augmentation 2,137

CAISSE DES OUVRIERS. — Les données suivantes résument les opérations de l'institution pendant l'exercice 1906 comparées aux résultats de l'exercice précédent :

Les contributions statutaires des affiliés, les subsides de l'État, les intérêts des capitaux, etc., ont produit. . fr. 5,892,502 62 4,003,181 99

Il a été liquidé du chef de pensions, secours, rentes allouées par application de la loi du 24 décembre 1903 sur les accidents du travail, frais de traitements, etc. fr. 5,410,751 89 4,721,554 23

D'où, en 1906, un excédent de recettes sur les dépenses, de fr. 781,750 73
 alors que l'exercice 1905 présentait un excédent de dépenses sur les recettes de. fr. 718,352 24

En ajoutant, pour 1906, l'excédent de recettes ci-dessus à l'avoir en fonds publics au 1^{er} janvier, s'élevant à. fr. 14,622,029 06 13,540,381 50
 augmenté des capitaux représentatifs :

1^o des annuités à payer par l'État, jusqu'en 1958, du chef de la validation des services du personnel ouvrier repris des lignes concédées et du paiement, à charge de la caisse, des pensions allouées par les compagnies ; 2,156,098 » 2,173,299 »

2^o de la valeur actuelle de la contribution supplémentaire à acquitter par les affiliés, pour la validation des services dans le passé ;

3^o de l'annuité à payer par le département de la guerre jusqu'en 1928 du chef de l'affiliation de ses ouvriers civils 634,697 » 636,411 »
 fr. 18,170,091 30

— 718,352 24
 l'avoir au 31 décembre est de . . fr. 18,194,574 79 17,451,739 06

(1) Chiffres rectifiés.

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

<i>A.</i> Pour pensions allouées à d'anciens ouvriers du Grand Central Belge, à des ouvriers du département de la guerre, à d'anciens ouvriers devenus agents commissionnés, à des veuves, orphelins et ascendants	1906.	1905.
	15,702,591 42	14,629,807 39
<i>B.</i> Pour pensions temporaires allouées aux mêmes catégories d'ayants droit	34,248 37	46,517 88
<i>C.</i> Pour rentes	488,449 74	195,558 »
<i>D.</i> Solde de la dotation constituée en 1897 par la compagnie d'Anvers à Gand au profit de ceux de ses anciens ouvriers repris par l'État, qui avaient dépassé l'âge de 55 ans au 1 ^{er} janvier 1896	24,075 »	48,000 »
Fr.	16,249,364 53	14,919,885 27
L'avoir constaté ci-dessus étant de	18,194,574 79	17,451,739 06
la réserve, au 31 décembre, pour les charges ultérieures est de . . . fr.	1,945,210 26	2,531,855 79

(L'effectif ouvrier affilié à la Caisse a été, en 1906, de 60,803 ⁽¹⁾).

(1) Ce nombre comprend les ouvriers du chemin de fer, des postes, des télégraphes et de la marine, ainsi que les ouvriers civils du département de la guerre. Le nombre d'affiliés au 31 décembre 1905 était de 57,884.

Le compte de dépenses s'établit comme il suit :

		NOMBRE.		SOMMES LIQUIDÉES.	
		1906	1905	1906	1905
Pensions viagères	Ouvriers	3,622	3,370	4,793,667 91	4,627,633 56
	Veuves	3,901	3,805	1,302,674 48	1,217,526 21
	Orphelins	173	144	32,004 42	29,406 88
	Ascendants	25	27	2,977 .	2,998 25
	Agents commis- sionnés	42	22	43,079 73	4,438 61
Pensions temporaires	Ouvriers	44	15	2,045 60	2,106 12
	Veuves	206	182	23,858 53	25,276 13
	Orphelins	9	6	456 45	487 55
Secours temporaires aux ouvriers				4,132,216 04	1,009,491 15
Frais de traitement : médecins, pharmaciens, hôpitaux, etc.				556,365 64	660,076 58
Frais de funérailles				8,330 .	19,265 .
Bonification d'intérêts et frais généraux				6,985 03	3,334 06
Parts d'ouvriers remerciés, dans la dotation constituée par la compagnie d'Anvers à Gand (intérêts compris).				30,943 04	8,801 99
Rentes				435,318 18	53,691 24
Secours permanents et secours à d'anciens ouvriers nécessiteux				39,829 79	.
Sommes égales aux dépenses annuelles reprises page 8 fr.				5,410,751 89	4,721,534 23

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

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

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

Les dépenses liquidées en 1906 et antérieurement pour achat de terrains et travaux *en cours d'exécution* sont les suivantes :

Dinant à Yvoir (en communauté avec le Nord-Belge) et raccordement d'Anhée vers Yvoir	fr. 4,141,468 12
Section d'Evrehailles-Bauche à Yvoir.	4,593,033 08
— Wilryck à Malines	8,203,072 02
— Muysen-Schaerbeek-Hal et doublement des voies entre Bruxelles (Q.-L.) et Watermael.	14,104,941 48
Section de Florennes à Cerfontaine	2,399,839 34
Ligne de Bertrix vers Muno.	3,367,984 79
Ligne de Gand (Saint-Pierre) à Bruxelles-Midi.	3,401,968 58
Jonction Bruxelles-Nord à Bruxelles-Midi et gare centrale de Bruxelles	10,113,114 11
Couillet à Acoz.	163,774 14
Ligne de Fexhe-le-Haut-Clocher à Kinkempois.	317,195 08
Matériaux destinés aux constructions nouvelles, se trouvant en dépôt au 31 décembre 1906	2,416,655 01
Total. . . fr.	47,225,015 75

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

A. Travaux divers en cours d'exécution.

Les dépenses liquidées en 1906 et antérieurement pour ces travaux se résument comme il suit :

Extension des gares d'Anvers et dépendances . . fr.	376,122 45
Travaux d'art	2,218,271 02
Bâtiments divers	76,294 26
Aménagement de stations.	9,277,482 20
Construction et agrandissement d'ateliers, remises, etc.	156,124 09
Extension et amélioration des voies, etc.	5,924,617 58
Gare maritime de Bruxelles.	13,574,431 65
Total. . . fr.	31,603,343 25

Ensemble des deux paragraphes. . . 78,828,359 00

B. Principaux travaux livrés à l'exploitation.

Il a été dépensé fr. 1,396,893 23 en 1906 pour ceux de ces travaux qui avaient déjà donné lieu antérieurement à des liquidations.

Situation des lignes en exploitation.

§ 1^{er}. — LONGUEUR DES LIGNES PRINCIPALES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1906 (1).

		MÈTRES COURANTS :		
		à double voie.	à simple voie.	Ensemble.
Lignes construites	directement par l'État	715,320	226,076	941,396
	à forfait pour compte de l'État.	81,680	632,837	714,517
Lignes rachetées par l'État.		867,589	1,263,500	2,131,089
(*) Longueur des lignes appartenant à l'État.		1,664,589	2,122,443	3,787,032
(**) Lignes exploitées par l'État, moyennant parts des recettes ou loyer.		160,515	83,751	244,266
Sections appartenant à des compagnies :	exploitées en commun avec l'État . . .	7,057	4,846	11,903
	empruntées en transit par l'État . . .	1,000	27,750	28,750
Longueur totale exploitée (voir annexe XIII) (*).		1,833,161	2,238,760	4,071,921

Dans l'ensemble, 188^{km}. 602 de voies sont affectées exclusivement au transport des marchandises.

En doublant les chiffres de la première colonne et en y additionnant ceux de la deuxième, on arrive à un développement, en voies simples, pour la circulation des trains de 5,905^{km}. 082

En ajoutant les voies d'évitement et de manœuvre . . . 3,405^{km}. 832

L'étendue totale, en voies simples, est de 9,508^{km}. 914

(1) Si l'on établit, d'après ce tableau, la longueur totale des files de rails du réseau (postes marqués d'un astérisque), on constate une différence en plus de 1.88 p. c. de cette longueur sur celle que donne le tableau de l'annexe XIV pour les rails existant dans les voies. Cette différence, qui serait encore plus grande s'il n'était pas tenu compte, dans cette dernière longueur, des *contre-rails*, s'explique par la présence dans les voies des appareils spéciaux, c'est-à-dire les croisements, excentriques, plaques tournantes, ponts à peser, et par l'existence de joints entre les rails.

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

§ 2. — LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE PAR L'ÉTAT EN 1906.

La longueur effective du réseau, fin 1903, était
(annexe XIII) de 4,047^{km}.912

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

Le 1 ^{er} janvier 1906, embranchement .		
de Gand Maritime	5 ^{km} .529	
Le 1 ^{er} mai 1906, section de Bruges à		
Zee-Brugge (9 ^{km} .361) avec voie indus-		
trielle (8 ^{km} .282)	17 ^{km} .643	}
Le 3 juin 1906, section de Zee-Brugge		
à Zee-Brugge (Quai)	2 ^{km} .166	

25^{km}.158

A ajouter par suite de rectifications d'erreurs,
de modifications de voies, de l'inscription des
courbes d'Angleur dans la longueur exploitée et de
la cession des voies du Pendant et du Plan incliné
à la société anonyme des carrières de Quenast . . . 0^{km}.871

2^{km}.009

Longueur effective au 31 décembre 1906
(annexe XIII) 4,071^{km}.921

Les 25^{km}.158 livrés en 1906 n'ayant été exploi-
tés qu'une partie de l'année, il faut déduire, au
prorata du temps 6^{km}.783

La longueur *moyenne* des lignes exploitées par
l'État a donc été de. 4,065^{km}.138

§ 3. — RAILS.

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

Acier.	1906.	1903.
Voies principales. .	11,363,016	11,243,674
— accessoires .	4,530,714	4,115,799
	15,893,730	15,359,473
<i>Fer.</i>		
Voies principales. .	127,244	138,356
— accessoires .	1,780,512	1,831,876
	1,907,756	1,970,232
Ensemble. . .	17,803,486	17,329,705

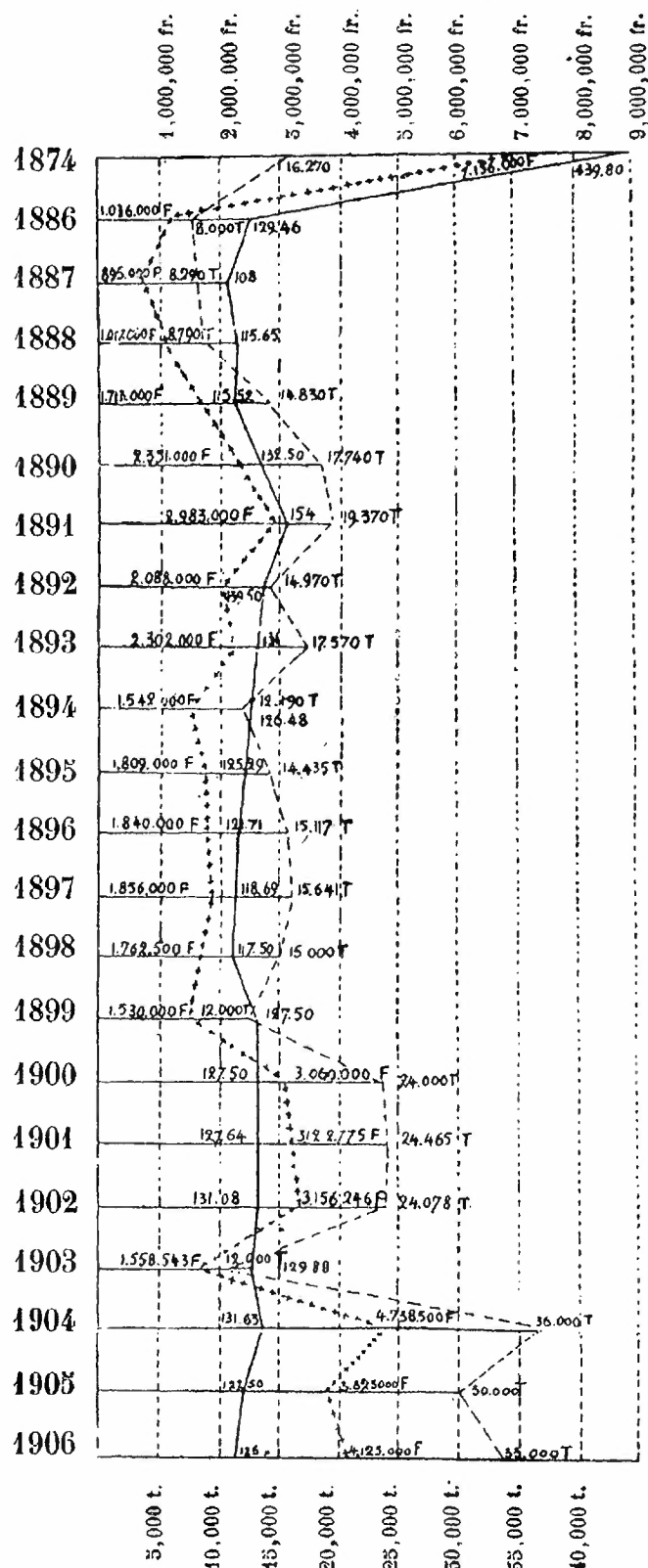
Les 11,363,016 mètres de rails d'acier représentent 98.89 p. c. de la tota-
lité des rails placés dans les *voies principales*. Mais, si à ce chiffre l'on ajoute
les 4,530,714 mètres de *voies accessoires* en rails d'acier, la proportion de
ceux-ci, par rapport à la totalité des rails en service, n'est plus que de
89.28 p. c.

Les rails d'acier *utilisés* en 1906 ont une valeur de fr. 125.» la tonne;
ceux *utilisés* en 1903 revenaient en moyenne à fr. 127.50, soit une diminu-
tion de 1,96 p. c.

Rails.

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

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



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

§ 4. — BILLES ET TRAVERSES.

a) *Billes en bois.*

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

		1906.	1905.
Chêne	voies principales	6,919,877	6,889,124
	— accessoires.	2,888,990	2,691,951
Sapin	voies principales	9,458	24,918
	— accessoires.	182,522	194,013
Hêtre	voies principales	105,835	70,765
	— accessoires	2,555	1,906
Ensemble.		10,109,035	9,842,677

Des billes en chêne et en hêtre, de dimensions diverses, ont été acquises, pour 1906, aux prix indiqués ci-après :

ESSENCE.	Dimensions.			Prix.		
	LONGUEUR.	LARGEUR	HAUTEUR.	MOYEN.	CRÉOSOTAGE.	TOTAL.
Chêne	2.60	0.28	0.14	5.72	0.55	(1) 6.27
—	2.60	0.26	0.15	4.98	0.47	5.45
Hêtre	2.60	0.28	0.14	4.77	1.56	6.33
—	2.60	0.26	0.15	4.02	1.55	5.57

b) *Voies métalliques.*

La longueur des voies simples sur longrines et traverses métalliques, au 31 décembre 1906, était de 153,174 mètres
Fin 1905, cette longueur était de 154,266 —
(voir détails à l'annexe XIV).

§ 5. — PROFIL ET COURBES.

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

(1) Les billes en chêne de ces dimensions, acquises pour 1905, avaient coûté en moyenne fr. 6-40, créosotage compris.

§ 6. — SIGNAUX.

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

§ 7. — PASSAGES A NIVEAU.

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

		1906.	1905.	Différence en 1906.
A. — Munis de barrières manœuvrées sur place et à la main	par un ou deux agents à poste fixe, selon la durée du service.	3,120	3,144	— 24
	par un ouvrier de station, pontonnier, garde-tranchée, etc.	151	154	— 3
B. — Munis de barrières à bascules ou roullantes, manœuvrées à distance	par un poste voisin . . .	713	714	+ 1
	par une cabine Saxby . . .	135	134	+ 1
C. — Ouverts et non surveillés		2,002	2,005	— 4
Totaux. . .		6,423 ⁽¹⁾	6,449	— 26

Les 3,120 passages à niveau existant fin 1906 et dont les barrières sont manœuvrées par des agents à poste fixe, ont occupé 4,111 personnes dont 1,940 hommes et 2,201 femmes; 520 de ces passages sont gardés par un homme et une femme.

Dans l'ensemble, leur gardiennage a occasionné une dépense de 2 millions 862,458-84 francs.

Ces passages sont gardés comme il suit :

71 pendant . . .	12 heures.	323 pendant . . .	17 heures.
29 — . . .	13 —	341 — . . .	18 —
338 — . . .	14 —	178 — . . .	19 —
293 — . . .	15 —	94 — . . .	20 —
583 — . . .	16 —	866 — . . .	24 —

Cinq passages à niveau ont été établis en 1906 sur la ligne de Bruges à Zee-Brugge. Il en a été supprimé 33 qui sont renseignés à l'annexe XVI.

§ 8. — RACCORDEMENTS INDUSTRIELS ET GARES PRIVÉES.

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

(1) Au 31 décembre 1905, il existait 6,449 passages à niveau. Le relevé des passages à niveau supprimés en 1906 renseigne 33 suppressions. Il devrait donc y avoir 6,444 + 3 = 6,449 passages à niveau. La différence de 4 unités est due à des rectifications d'erreurs.

DATES DE LA SITUATION.	Raccordements industriels.	Gares privées.	Totaux.
Au 1 ^{er} janvier 1906.	1,198	62	1,260
Livrés à l'exploitation pendant l'année	35	1	36
	1,233	63	1,316
Supprimés en 1906.	10	2	12
Situation au 31 décembre 1906	1,223	61	1,304

§ 9. — RACCORDEMENTS VICINAUX ET TRAVERSÉES VICINALES.

La situation au 31 décembre 1906 et 1905 se présentait comme il suit :

	1906	1905
Lignes vicinales raccordées aux stations du réseau de l'État.	102	99
Lignes vicinales raccordées aux stations communes gérées par des compagnies.	4	4
Lignes vicinales traversant des voies de l'État et des sections communes	89	87
Lignes vicinales traversant des voies communes gérées par des compagnies	1	1

§ 10. — APPROVISIONNEMENTS AU 31 DÉCEMBRE 1906.

Il existait au 31 décembre 1906, dans les dépôts, sections et à pied d'œuvre, des matériaux neufs, de remploi et vieux pour une valeur, au prix du jour, de fr. 21,311,159 54, savoir (annexe XVII) :

1^o *Matériaux en bon état (neuf et remploi) :*

Rails en acier	fr. 3,436,961 »
Rails en fer.	548,660 »
Accessoires de rails	2,948,102 »
Croisements, longrines, traverses, excentriques	3,284,510 »
Billes et bois spéciaux	4,935,500 »
Disques, appareils spéciaux, plaques tournantes, pièces de rechange, etc.	4,228,753 »

2^o *Matériaux mis hors d'usage.* 958,764 »

Total. . . fr. 20,141,250 »

Dont à déduire la valeur des vieux matériaux vendus et restant à livrer 27,658 »

Reste. . . fr. 20,113,592 »

3^o *Approvisionnements à la disposition des sections* . . . 1,197,567 54

Ensemble . fr. 21,311,159 54

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

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

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

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

L'effectif du matériel de traction et de transport au 31 décembre des années 1906 et 1908 se résume comme suit :

	1906. —	1908. —
Matériel de traction (locomotives et voitures automotrices)	3,466	3,349
Tenders indépendants	2,370	2,331
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs, y compris la partie « voiture » des voitures automotrices	8,965	8,947
Matériel entrant dans la composition des trains de marchandises	73,555	72,220

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

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

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

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

L'entretien et le renouvellement en 1906 se résument comme suit :

	Locomotives.	Tenders (1).	Voitures automotrices.	VÉHICULES pour trains de	
				voyageurs (2)	marchan- dises.
Effectif au 31 décembre 1905.	3,309	(2) 3,265	40	8,869	72,220
Faits accomplis en 1906. {	22	25	1	59	493
Mise hors d'usage.					
Reste.	3,287	3,240	39	8,810	71,727
Renouvellement (budget ordinaire) . .	29	38	"	25	611
Extension (budget extraordinaire) . .	111	63	"	53	997
Effectif de fin 1906.	3,427	3,341	39	8,888	(4) 73,335
Les achats pour premier établissement et extensions ayant été de.	3,617	(3) 3,666	71	9,543	75,795
On trouve les différences suivantes : En moins.	190	325	32	655	2,460
Il restait à mettre en service au 31 décembre 1906 :					
1° sur fonds d'extension (budget extraordinaire) . . .	232	247	"	533	3,745
2° sur fonds de renouvellement (budget ordinaire) . .	18	9	"	"	130

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

Ainsi, en ce qui concerne les locomotives, la puissance de traction tangentielle aux roues motrices accuse une balance en plus de 243,935 kilogrammes, par suite de la substitution de moteurs plus puissants à ceux retirés du service (voir annexe XXII).

La puissance moyenne des moteurs étant de 5,706 kilogrammes (voir annexe XXII), la balance en plus correspond, en réalité, à $\left(\frac{243,935}{5,706}\right) = 43$ locomotives.

Pour les voitures à voyageurs, la balance en plus correspond, fin 1906, à 3,594 places offertes, et pour les wagons à marchandises à 46,200 tonnes de chargement.

A raison du nombre moyen de 47 places par voiture et de la capacité moyenne de 12⁵⁰ par wagon, cette balance équivaut à 76 voitures à voyageurs et à 3,756 wagons à marchandises.

Pour les wagons spéciaux, la balance en moins, estimée en essieux est de 194.

Les voitures à voyageurs, les wagons ordinaires et les wagons spéciaux achetés à titre de renouvellement ont coûté 304,438 francs de plus que les unités auxquelles ils ont été substitués.

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

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

(3) Chiffres rectifiés et mis en harmonie avec les effectifs des annexes XVIII et XXII.

(4) Y compris 134 wagons du service local réintégrés dans l'effectif du matériel affecté au service des trains.

§ 3. — WAGONS DE PARTICULIERS.

Au 31 décembre 1903, le nombre de wagons appartenant à des particuliers, agréés par l'État et admis à circuler sur ses lignes ainsi que sur celles de ses correspondants, s'élevait à. 1,078

En 1906, il en a été agréé 109 et 9 ont été retirés du service . . . 100

L'effectif au 31 décembre 1906 est donc de . . . 1,178

se répartissant comme suit :

- 1,077 wagons-citernes;
- 22 wagons spéciaux pour transport de glaces et verreries;
- 39 wagons à haussertes;
- 1 truck pour chargement de masses indivisibles;
- 2 wagons plats dont un pour transport de locomotives à petite section et un pour transport de pierres de taille;
- 3 wagons fermés dont 4 pour transport de meubles et 1 pour transport de bière;
- 12 wagons réfrigérants pour transport de denrées alimentaires.

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

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

	1906.		1905.
Remorquant des trains de voyageurs(1) .	42,743,931	kil.	41,509,258
— — de marchandises .	38,461,442	»	36,564,826
— — de route . . .	640,628	»	678,108
Circulant à vide	6,548,426	»	5,938,207
Faisant des manœuvres.	17,736,351	»	16,650,743
Ensemble (1).	106,130,778	»	101,341,142

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

Remorquant des trains de voyageurs . .	571,269	kil.	388,608
— — de marchandises .	60,645	»	59,476
Circulant à vide	45,318	»	50,626
Faisant des manœuvres.	»		»
Ensemble . .	477,232	»	498,710

(1) Non compris 10,120 kilomètres en 1906 et 10,108 kilomètres en 1905 se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal et 480,339 kilomètres en 1906 et 436,343 kilomètres en 1905 se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

§ 5. — NOMBRE ET PARCOURS DES TRAINS.

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

		En 1906	En 1905.		
Nombre annuel des trains de l'État	{	de voyageurs (1)	1,062,517	1,037,606	
		de marchandises	721,553	694,886	
		de route	55,765	55,078	
		Ensemble.	1,819,635	1,767,570	
Parcours kilomé- triques des trains de l'État	{	a) sur le réseau de l'État.	voyageurs. { trains lourds.	54,970,468	53,562,803
			voyageurs. { trains légers (2).	4,374,417	4,524,194
		marchandises	51,144,646	29,447,065	
			PARCOURS PRODUCTIFS (2).	70,489,551	67,554,060
	{	b) sur les lignes étrangères.	Pour le service de la route.	652,828	671,459
			voyageurs	765,104	774,487
		marchandises	356,654	300,425	
			Parcours total des trains de l'État (2)	72,224,417	69,280,429
Parcours kilomé- triques des trains étrangers	{	c) sur le réseau de l'État .	voyageurs	371,161	387,556
			marchandises	60,567	59,311
		PARCOURS PRODUCTIFS		431,528	446,847
		Résumé.	{	PARCOURS PRODUCT. P ^r L'ÉTAT	voyageurs (2)
marchandises	51,205,013				29,506,574
Autres parcours.				1,754,586	1,746,569
TOTAL GÉNÉRAL (2)				72,655,645	69,727,276

§ 6. — UTILISATION DU MATÉRIEL A MARCHANDISES.

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

		En 1906.	En 1905.	Différences en plus pour 1906.	
				Nombre.	en %.
Transports taxés.	Houille et coke.	1,522,944	1,482,791	40,153	2.71 %
	Autres marchandises	3,854,339	3,601,742	252,597	6.46 %
Transports en service.	Divers	523,526	475,348	48,178	10.14 %
	Combustibles	153,124	144,198	8,926	6.19 %
ENSEMBLE.		6,033,933	5,704,079	329,854	5.78 %

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

(2) Non compris 10,120 kilomètres en 1906 et 10,108 kilomètres en 1905 se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal et 480,559 kilomètres en 1906 et 456,543 kilomètres en 1905 se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

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

		En 1906.	En 1908.
En ne tenant compte que des wagons employés	en service intérieur	25 68	25 77
	en services mixtes et internationaux.	75 68	65 98
En y comprenant les wagons restés sans emploi et ceux en réparation, ainsi que les wagons à freins lestés.	en service intérieur	25 77	25 91
	en services mixtes et internationaux.	75 95	75 35

§ 8. — ACHAT DE COMBUSTIBLES.

L'importance et le coût des *fournitures* de charbons et de coke effectuées en 1906 et 1908 pour la traction des trains, le chauffage des bureaux, salles d'attente, etc., sont l'objet de l'annexe XXVI.

Le prix moyen de ces combustibles (charbon gailleteux, menu gras, menu maigre, menu demi-gras, briquettes, cokes divers, etc.), a été en 1906 de fr. 14.17 et en 1908 de fr. 12.03.

§ 9. — CONSOMMATION DE COMBUSTIBLES.

Le diagramme ci-après figure les consommations de charbons, **MENUS ET GAILLETEUX** et de briquettes (1), de 1874 et de chacune des années 1890 à 1906, ainsi que la dépense annuelle et le prix moyen afférents à chaque exercice.

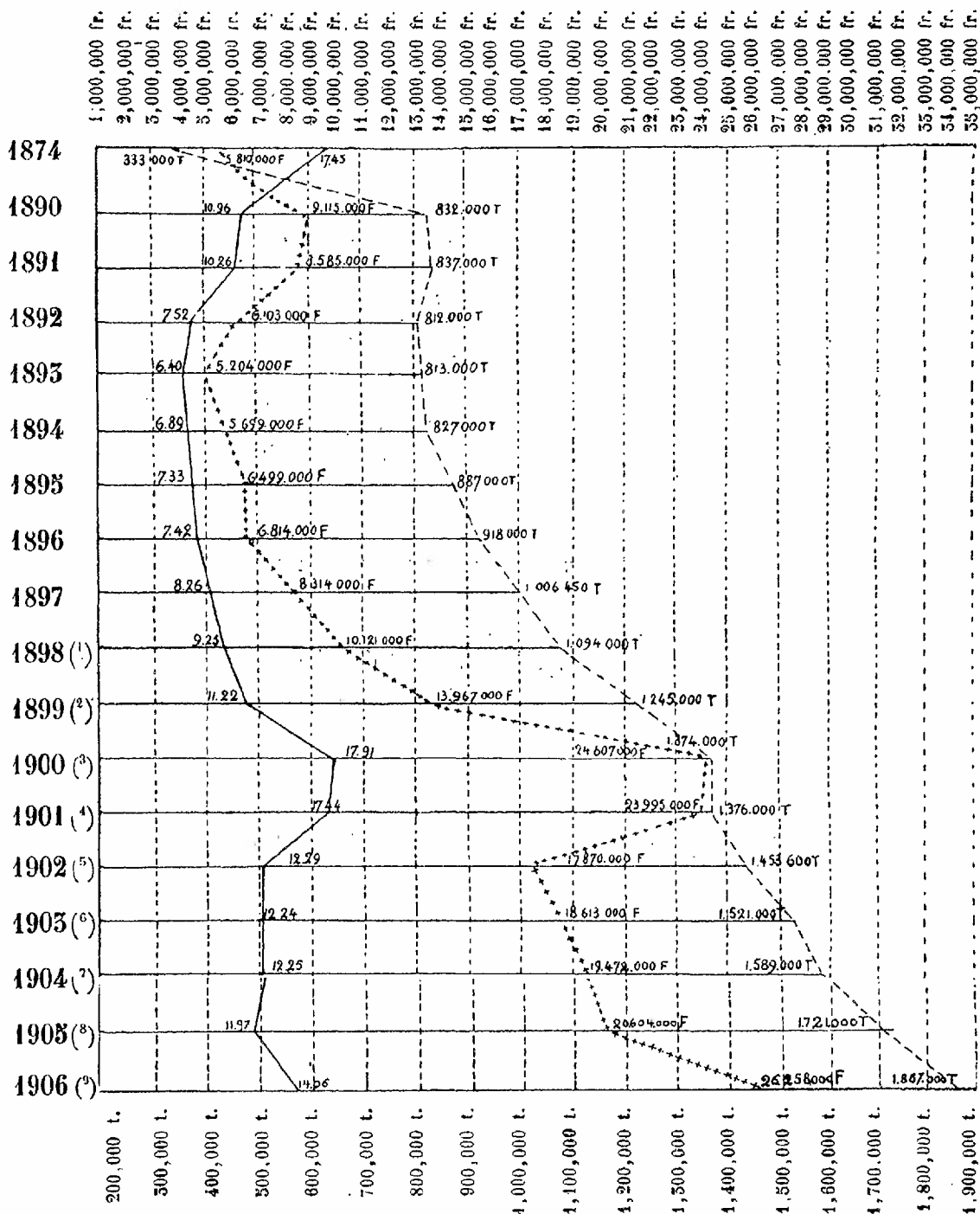
(1) L'emploi des briquettes d'agglomérés de houille a été introduit en 1898.

Combustible.

Quantités consommées ----- (Échelle 0=04 par 400,000 tonnes.)

Sommes dépensées . ++++++ (- 0=005 par 4,000,000 de francs.)

Prix moyen par tonne ----- (- 0=0023 par franc.)



Pour les années antérieures à 1890, voir les comptes rendus de 1884, page 59, de 1885, page 55, et de 1904, page 26.

(1) Y compris 208 tonnes de briquettes correspondant à une valeur de 3,500 francs.

(2)	3,900	---	---	---	75,500	---
(3)	20,472	---	---	---	614,000	---
(4)	67,738	---	---	---	1,669,600	---
(5)	110,600	---	---	---	2,042,600	---
(6)	152,219	---	---	---	2,817,600	---
(7)	205,175	---	---	---	3,892,600	---
(8)	285,935 (*)	---	---	---	4,696,300 (*)	---
(9)	359,101	---	et gailleterie	---	6,868,900	---

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

(*) Chiffres rectifiés.

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

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

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

		En 1906.	En 1905.
Par train-kilomètre	Quantité	23 ^k .74	22 ^k .83
	Valeur	0 ^f .333	0 ^f .272
Par locomotive-kilomètre avec train.	Quantité	20 ^k .93	20 ^k .40
	Valeur	0 ^f .294	0 ^f .259
Par locomotive-kilomètre avec train, à vide et en manœuvres.	Quantité	16 ^k .13	15 ^k .62
	Valeur	0 ^f .227	0 ^f .186

§ 11. — ÉCLAIRAGE.

Électricité. — L'éclairage électrique des stations, ateliers, etc., comportait, fin 1906, cinquante-six installations comprenant 10,583 lampes (7,603 incandescences et 2,782 arcs), soit 1,093 de plus qu'en 1903. (Voir détail annexe XXVII.)

En 1906, l'éclairage électrique a été établi dans les gares de Spa, Welkenraedt, Alost, Angleur, Chênée, Quaregnon, Jemappes, Flénu (Central) et Warquignies.

L'éclairage électrique des trains, d'après le système Stone, appliqué à 1,224 voitures, comporte 19,759 lampes à incandescence.

Gaz. — L'éclairage au gaz a été étendu dans 43 stations, ateliers, etc. L'extension comporte 736 becs (Auer et ordinaires); d'autre part, 689 brûleurs ont été supprimés dans différentes installations; le nombre total des becs, qui était de 27,063 fin 1903, se chiffre ainsi au 31 décembre 1906 à 27,132 unités.

Ces brûleurs ont consommé 4,017,156 mètres cubes de gaz pendant l'exercice 1906; la dépense s'est élevée à fr. 490,801.32, soit fr. 0.122 par mètre cube. (Voir annexe XXVII.)

En 1906, il y a eu 521 trains éclairés au gaz riche. Cet éclairage a coûté en gaz fr. 322,343.06, soit fr. 0.207 par mètre cube. (Voir annexe XXVIII.)

Pétrole. — L'éclairage au pétrole au moyen de lampes belges a été étendu dans 162 stations; il a été placé 977 appareils en extension et 158 en remplacement de lampes ancien modèle, à mèche plate.

124 lampes de ce dernier modèle ont été placées, en extension, dans 44 stations, haltes et points d'arrêt.

Consommation.

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

	En 1906.		En 1905.	
	Quantités	Valeurs.	Quantités.	Valeurs.
Pétrole	7,950,263 litres.	F. 623,500 78	7,049,933 litres.	F. 480,100 44
Huile de colza épurée.	769,507 kilogr.	415,810 24	691,517 kilogr.	537,066 15
Torches-falots	10,594 pièces.	4,137 60	6,795 pièces.	2,510 30
Ensemble.		F. 1,041,268 62		F. 819,476 87

L'augmentation de la consommation d'huile de pétrole est due, notamment, à la majoration du nombre des appareils et à l'amélioration générale de l'éclairage ; quant à l'augmentation de la consommation d'huile de colza épurée, elle provient de l'extension du trafic.

§ 12. — CHAUFFAGE DES TRAINS.

Au 31 décembre 1906, il existait 43,290 chaufferettes pour voitures à voyageurs et 1,150 calorifères de voitures de trains légers, soit 597 chaufferettes et 134 calorifères de moins qu'en 1905.

§ 13. — GRAISSAGE.

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

		En 1906.		En 1905.	
		QUANTITÉS.	VALEURS.	QUANTITÉS.	VALEURS.
		Kil.	Fr. c.	Kil.	Fr. c.
Graissage du matériel de traction.	Huiles	4,972,929	915,568,03	4,307,268	898,095 82
	Suif et graisses.	270,783	183,509,64	252,032	162,568 20
	Totaux.	5,243,712	1,099,077,69	4,559,300	860,664 02
Graissage des véhicules.	Huiles	(1) 815,358	139,593,22	(2) 458,923	115,925 26
Graissage des machines, appareils et excentriques dans les ateliers, stations, dépôts, éconòmats, voies et bâtiments.	Huiles	135,808	94,791,82	194,683	79,638 56
	Suif et graisses.	7,984	4,877,02	18,314	10,690 05
	Totaux.	143,792	99,668,84	212,997	90,328 61
Ensemble.		5,902,862	1,338,339,75	5,231,220	1,066,917 89
Soit pour 1906		+ 671,642	+271,421,86	—	—

§ 14. — APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN.

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

(1) Non compris 123,411 kilogrammes d'huile de remploi.

(2) — 124,466 — —

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

Locomotives. — Étant donné les bons services fournis par les locomotives Compound, l'administration a mis en construction, en 1906, cinq Compound, type Atlantique, pour la remorque des grands express sur lignes de niveau et quinze locomotives Compound à 6 roues couplées pour la traction des trains rapides sur les lignes accidentées.

De même, les types de locomotives à vapeur surchauffée ayant confirmé et même accentué les résultats favorables obtenus sous le rapport de l'économie de combustible et de l'accroissement de puissance, l'application de la surchauffe a été étendue à 29 locomotives mixtes assurant indifféremment la remorque des trains de voyageurs de banlieue et des trains de marchandises.

L'application du frein Westinghouse a été continuée à 24 locomotives-tenders de grande puissance, type 23 à 8 roues couplées, destinées à la manœuvre des rames de voitures dans les grandes gares à voyageurs ; des essais avaient établi que l'équipement au frein Westinghouse de ces locomotives permettait d'accélérer la mise à quai et l'enlèvement des rames.

ÉLECTRICITÉ.

A. Éclairage des gares et dépendances. — Depuis le mois d'octobre 1906, il a été fait à Bruxelles-Midi une application des courants à haute tension, en exécution partielle de la convention conclue en 1905 entre l'État et la société bruxelloise d'électricité pour l'éclairage des gares de Bruxelles ;

B. Éclairage des trains. — Au 31 décembre 1906, l'administration disposait de 1,224 voitures (dont une voiture-poste) pourvues de l'éclairage électrique système « Stone », soit 52 de plus qu'en 1905.

*
* *

L'effectif du matériel équipé, pour essai, à l'éclairage « série parallèle », a été augmenté de deux locomotives, d'une voiture de 2^e classe, d'une voiture de 3^e classe et d'un fourgon.

*
* *

Il a été fait une large application de lampes à incandescence à filament d'osmium ; les résultats obtenus sont très favorables au double point de vue de l'intensité lumineuse et de la consommation d'énergie.

C. Applications diverses. — Aux expériences très satisfaisantes de traction électrique faites aux gares d'Anvers et de Haut-Pré, l'administration a ajouté des essais du système de locomoteur dit « auto-mixte » comportant un moteur à essence et une dynamo.

ÉCLAIRAGE PAR PROCÉDÉS AUTRES QUE L'ÉLECTRICITÉ.

L'administration poursuit l'essai comparatif des brûleurs à incandescence à gaz système Auer et système de la société du gaz d'huile de Paris, pour voitures.

* * *

L'éclairage à incandescence par le pétrole s'étant beaucoup perfectionné dans ces derniers temps, il en est fait une application expérimentale dans les gares de Gembloux, Denderleu, Ostende et Ottignies.

* * *

Des bandes vitrauphaniques portant les noms des stations ont été appliquées sur les vitres des réverbères dans les gares des lignes ci-après :

Bruxelles-Ostende, Bruxelles-Liège-Verviers-Herbesthal, Bruxelles-Arlon, Bruxelles-Esschen, Bruxelles-Mons et Bruxelles-Charleroy.



CHAPITRE IV. EXPLOITATION ET RECETTES.

I. — Mouvement et recette.

§ 1^{er}. — VOYAGEURS.

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

NOMBRE DE VOYAGEURS.		Différences pour	RECETTES		Différences pour	Parcours moyen par voyage.		Recette moyenne par voyage.	
en 1906	en 1905.		en 1906.	en 1905.		en 1906.	en 1905.	en 1906	en 1905.

a) Billets simples.

1 ^{re} classe (1).	228,225	238,499	—	10,274	1,824,081 12	1,409,328 08	—	85,246 96	Kil. 84.84	Kil. 85.36	Fr. 7.992	Fr. 8.006
2 ^e —	1,900,754	1,908,154	—	7,399	5,760,958 39	5,768,291 94	—	7,333 55	45.67	45.88	3.031	3.023
3 ^e —	12,504,055	12,245,363	+	258,692	9,051,723 27	9,679,586 86	+	272,136 41	20.45	20.35	0.796	0.794
Totaux et moyennes.	14,633,034	14,392,016	+	211,022	17,536,762 78	17,357,206 88	+	179,555 90	24.77	24.82	1.108	1.206

b) Billets aller et retour.

1 ^{re} classe (1).	392,210	411,214	—	19,004	1,871,002 37	1,954,973 40	—	83,971 12	63.35	63.13	4.770	4.754
2 ^e —	5,840,506	5,888,140	—	47,634	9,175,973 60	9,424,904 77	—	249,921 17	30.27	30.83	1.571	1.601
3 ^e —	40,676,181	39,880,510	+	795,671	23,888,760 02	23,789,527 82	+	99,232 20	19.23	19.51	0.587	0.597
Totaux et moyennes.	46,908,900	46,179,864	+	720,236	34,935,735 99	35,169,406 08	—	233,760 09	20.99	21.35	0.743	0.782

c) Ensemble des billets simples et aller et retour.

1 ^{re} classe (1).	620,435	649,713	—	29,278	3,695,083 49	3,861,301 57	—	169,218 08	71.25	71.20	5.956	5.918
2 ^e —	7,741,264	7,796,294	—	55,030	14,936,931 99	15,193,288 71	—	256,354 72	34.12	34.51	1.930	1.949
3 ^e —	53,180,239	52,125,673	+	1,054,666	31,840,483 29	33,469,114 08	+	371,369 61	19.53	19.73	0.836	0.842
Totaux et moyennes.	61,541,938	60,571,680	+	970,255	52,472,498 77	52,526,703 96	—	54,204 19	21.80	22.10	0.853	0.867

d) Billets à prix réduits.

Militaires, enfants, etc.	1 ^{re} classe (1).	15,798	16,131	—	333	44,904 17	47,826 78	—	2,922 61	60.54	63.16	2.812	2.905
	2 ^e —	301,849	310,667	—	8,818	400,847 44	400,446 30	+	401 14	41.37	40.18	1.328	1.280
	3 ^e —	1,826,899	1,788,048	+	38,851	1,587,821 95	1,488,628 53	+	70,193 42	44.47	43.05	0.858	0.833
Abonnements ordinaires.	1 ^{re} classe (1).	458,068	448,466	+	9,600	909,877 94	904,525 08	+	5,352 86	54.21	55.25	1.986	2.017
	2 ^e —	5,512,524	5,525,184	—	12,660	6,404,138 12	6,552,466 62	—	148,328 50	44.21	44.85	1.182	1.180
	3 ^e —	11,522,890	11,482,682	+	40,208	6,972,036 88	7,121,177 92	—	149,141 04	36.51	38.42	0.605	0.620
Abonnements d'étudiants.	1 ^{re} classe (1).	17,678	21,038	—	3,362	7,012 75	8,812 10	—	1,829 35	21.96	23.77	0.397	0.420
	2 ^e —	1,891,080	1,738,594	+	152,086	349,535 48	312,640 82	+	36,894 61	10.22	15.74	0.184	0.180
	3 ^e —	2,173,620	2,091,114	+	81,506	241,362 78	229,843 09	+	11,519 69	11.72	11.92	0.111	0.110
Abonnements d'ouvriers.	3 ^e —	83,441,456	80,060,495	+	5,383,061	7,851,873 20	7,092,469 82	+	759,403 38	17.25	17.25	0.124	0.122
Titulaires et leurs gardiens.	3 ^e —	70,180	71,813	—	1,633	176,867 95	177,938 60	—	1,090 65	53.85	53.66	1.018	1.014
Émigrants.	3 ^e —	117,405	85,939	+	31,466	255,357 91	182,888 77	+	72,469 14	93.47	91.67	2.176	2.128
Sociétaires.	1 ^{re} classe (1).	718	1,745	—	1,027	4,451 "	15,307 97	—	10,916 97	131.74	186.92	6.199	8.807
	2 ^e —	39,475	46,904	—	7,429	130,272 68	140,601 31	—	10,328 63	98.42	88.62	3.300	2.998
	3 ^e —	1,101,012	1,147,949	—	46,007	1,176,003 87	1,279,295 61	—	103,291 94	65.44	57.99	1.067	1.114
Trains de plaisir.	1 ^{re} classe (1).	60	54	+	6	720 40	626 25	+	91 15	254.12	245.44	12.007	11.597
	2 ^e —	17,262	14,012	+	3,250	55,758 40	38,885 50	+	16,873 90	93.46	80.36	3.230	2.775
	3 ^e —	113,458	119,034	—	5,576	175,761 17	168,081 64	+	7,679 53	78.46	71.83	1.649	1.412
Voyages circulaires.	1 ^{re} classe (1).	81,252	88,291	—	7,039	530,214 82	517,834 67	+	12,380 15	86.32	77.59	6.526	5.865
	2 ^e —	253,353	282,760	—	29,407	1,189,975 01	1,208,528 08	—	8,553 67	83.55	75.39	4.735	4.274
	3 ^e —	83,222	87,889	—	4,667	255,727 98	242,955 07	+	12,772 91	82.01	73.55	3.073	2.764
Total des billets à prix réduits.	1 ^{re} classe (1).	573,570	575,725	—	2,155	1,407,181 08	1,495,022 85	—	2,158 24	58.06	58.16	2.810	2.597
	2 ^e —	8,020,143	7,918,121	+	102,022	8,540,527 11	8,653,568 63	—	113,041 52	39.09	39.69	1.065	1.093
	3 ^e —	80,453,072	74,934,963	+	5,518,109	18,672,813 49	17,993,309 05	+	689,504 44	21.30	20.94	0.231	0.239
Totaux et moyennes.		89,046,785	81,428,809	+	5,617,976	29,710,521 68	29,131,900 53	+	578,821 15	23.13	22.98	0.321	0.337

e) Résultats généraux.

1 ^{re} classe.(1).	1,194,005	1,225,436	—	31,433	5,192,264 57	5,359,324 42	—	167,059 85	64.92	65.11	4.349	4.373
2 ^e —	15,761,407	15,714,475	—	46,992	23,477,469 10	23,846,856 34	—	369,386 24	36.65	37.12	1.490	1.518
3 ^e —	133,833,311	127,060,636	+	6,572,676	52,513,296 78	51,452,428 73	+	1,060,873 05	20.60	20.44	0.392	0.404
Totaux et moyennes sur les lignes à écartement normal.	150,588,723	144,000,469	+	6,588,233	81,183,020 45	80,658,603 49	+	524,416 96	22.63	22.64	0.538	0.559
Tickets d'entrée dans les stations.	"	"	"	"	271,002 60	263,029 30	+	8,073 30	"	"	"	"
Billets délivrés sur le réseau de Mons à Doussu. } A et R.	784,894	696,919	+	87,775	115,136 60	104,200 60	+	10,935 80	"	"	0.147	0.150
simples.	750,870	661,528	+	89,342	115,973 05	106,059 55	+	9,913 50	"	"	0.154	0.160
Abonnem.	113,654	112,688	+	966	7,844 57	6,717 68	+	1,126 80	"	"	0.069	0.060
Résultats généraux.	152,237,241	145,471,624	+	6,760,317	81,693,577 27	81,138,510 82	+	555,066 40	22.63	22.61	0.534	0.555

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

(2) Chiffre rectifié.

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

Du tableau qui précède, il résulte que, par rapport à 1905, l'année 1906 a produit :

Pour les billets simples	en plus . fr.	179,555 90
— « aller et retour »	en moins . .	235,760 09
Pour l'ensemble des billets simples et « aller et retour »	en moins . fr.	54,204 19
Pour l'ensemble des prix réduits autres que les billets « aller et retour »	en plus . .	578,621 15
Pour la totalité des transports de voyageurs	en plus . fr.	524,416 96 ⁽¹⁾

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

	Billets simples.	Billets « aller et retour ».	Ensemble.
		(20 p. c. de réduction.)	
Nombre. . .	14,635,058	46,908,900	61,541,958
Si l'on y ajoute le mouvement des abonnés, des sociétaires et émigrants, des trains de plaisir, des voyages circu- laires, des enfants, des militaires, etc. soit		89,046,785	89,046,785
Ensemble. . .		135,955,685	150,588,725

l'on constate que sur 150,588,725 voyages, 135,955,685, soit 90 p. c., ont été effectués à prix réduits. Cette proportion était aussi de 90 p. c. en 1905.

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

	Nombre. 1872.	Nombre. 1906.	Augmentation. Nombre.
Voyages par abonnement. . .	4,231,112	85,023,912	83,792,800
Autres voyages	21,966,511	65,564,811	43,598,300
Ensemble.	23,197,623	150,588,725	127,391,100

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

	1906.	1905.
En première classe	77,509,025	79,806,616
En deuxième classe	577,683,573	583,520,274
En troisième classe	2,782,238,500	2,597,606,740
Ensemble.	3,407,431,096	3,260,733,630
En plus pour 1906	146,697,466	

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

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

Recettes moyennes par voyageur embarqué.

ANNÉES.	PRODUIT MOYEN PAR VOYAGEUR.	ANNÉES.	PRODUIT MOYEN PAR VOYAGEUR.	ANNÉES.	PRODUIT MOYEN PAR VOYAGEUR.
	Fr.		Fr.		Fr.
1865 . . .	1.37	1879 . . .	0.75	1893 . . .	0.66
1866 . . .	1.15	1880 . . .	0.88	1894 . . .	0.69
1867 . . .	1.19	1881 . . .	0.82	1895 . . .	0.66
1868 . . .	1.10	1882 . . .	0.81	1896 . . .	0.64
1869 . . .	1.18	1883 . . .	0.79	1897 . . .	0.62
1870 . . .	1.14	1884 . . .	0.78	1898 . . .	0.59
1871 . . .	1.12	1885 . . .	0.81	1899 . . .	0.56
1872 . . .	0.93	1886 . . .	0.75	1900 . . .	0.551
1873 . . .	0.87	1887 . . .	0.74	1901 . . .	0.548
1874 . . .	0.84	1888 . . .	0.75	1902 . . .	0.550
1875 . . .	0.84	1889 . . .	0.72	1903 . . .	0.544
1876 . . .	0.80	1890 . . .	0.70	1904 . . .	0.544
1877 . . .	0.78	1891 . . .	0.68	1905 . . .	0.535
1878 . . .	0.76	1892 . . .	0.68	1906 . . .	0.534

Sauf quelques relèvements exceptionnels dus à des expositions, à des modifications de tarifs, etc., la recette moyenne par voyageur a continué à fléchir.

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

§ 2. — MOUVEMENT DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR LES LIGNES
DE L'ÉTAT, EN 1906.

Une statistique des transports de certaines grosses marchandises *par chargements complets*, de chevaux, bestiaux, etc., effectués par les lignes de l'État en 1906, fait l'objet des tableaux annexes XXXII à XXXVII. Le mouvement y est renseigné par services (intérieur, mixtes, internationaux et de transit).

§ 3. — ENSEMBLE DU MOUVEMENT ET DES RECETTES.

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

MOUVEMENT.					RECETTES.		
	Unité.	1906.	1905.	Différences pour 1906.	1906.	1905.	Différences pour 1906.
Voyageurs	Voyage.	162,237,941	145,471,634	+ 6,766,317	81,421,974 67	80,875,581 52	+ 546,393 15
Tickets d'entrée	Coupon.	2,716,026	2,623,293	+ 86,733	271,602 60	262,921 30	+ 8,673 30
Bagages	Quintal.	491,089	484,800	+ 6,289	2,231,061 12	2,196,196 62	+ 34,864 50
Petites marchandises.	Id.	5,802,181	5,526,543	+ 275,638	17,517,073 33	16,438,597 04	+ 1,078,476 29
Grosses —	Tonne (1).	52,294,722	48,448,555	+ 3 846,167	152,164,158 16	142,266,032 26	+ 9,898,125 90
Finances	—	— (2)	— (2)	—	444,242 65	418,063 59	+ 26,179 06
Équipages	Nombre.	4,367	3,427	+ 940	111,833 70	103,091 16	+ 8,742 54
Chevaux et bestiaux.	Expédition.	93,214	88,906	+ 4,308	2,783,670 87	2,613,203 41	+ 170,467 46
Produits extraordinaires**	—	—	—	—	1,888,310 01	2,393,033 57	— 504,723 56
Ensemble					258,833,930 11	247,568,731 50	+ 11,265,198 61
Produits divers					503,041 41	567,371 33	— 64,329 92
Total.					259,336,971 52	248,136,102 83	+ 11,200,868 69

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

1906.					1905.
SERVICE intérieur.	SERVICES mixtes.	SERVICES internationaux.	SERVICES réunis.	SERVICES réunis.	
Sommes.	Sommes.	Sommes.	Sommes.	Sommes.	
Voyageurs fr.	57,303,410 62	13,531,481 96	10,561,032 09	81,421,974 67	80,875,581 52
Tickets d'entrée dans les stations.	271,602 60	"	"	271,602 60	262,921 30
Bagages	935,588 76	73,256 55	1,252,236 81	2,231,061 12	2,196,196 62
Petites marchandises	12,111,038 91	1,097,315 19	4,297,819 20	17,517,073 33	16,438,597 04
Grosses —	82,528,401 85	13,751,919 60	55,883,843 71	152,164,158 16	142,266,032 26
Finances	357,270 03	19,904 93	67,067 69	444,242 65	418,063 59
Équipages	84,463 29	3,591 87	23,778 54	111,833 70	103,091 16
Chevaux et bestiaux	1,992,168 72	93,383 52	698,113 63	2,783,670 87	2,613,203 41
Produits extraordinaires	1,888,310 01	"	"	1,888,310 01	2,393,033 57
Ensemble fr.	157,463,157 82	28,573,848 62	72,800,943 67	258,833,930 11	247,568,731 50
Produits divers fr.				503,041 41	567,371 33
Total fr.				259,336,971 52	248,136,102 83

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

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

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

	Services : intérieur,	mixtes,	internationaux.
En 1903, de	63.33	9.24	27.43
Elle est, en 1906, de	60.83	11.04	28.13
Différences pour 1906.	— 2.50	+ 1.80	+ 0.70

§ 4. — PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Les produits extraordinaires se répartissent comme suit :

	En 1906.	En 1905.
Garde de bagages. fr.	149,189 45	151,796 13
Loyer des buffets.	127,530 82	129,464 86
Droit d'affichage	26,000 »	33,353 55
Remise à domicile de colis postaux et non postaux .	221,586 50	215,630 40
Amendes pour surcharge	27,567 36	24,723 97
Formalités en douane	560,383 59	537,702 39
Dépôt et magasinage	133,171 10	147,131 73
Retard dans le chargement et le déchargement. . .	695,994 83	485,267 95
Location de locomotives, tenders, matériel, etc. .	28,113 01	6,713 01
— de tapissières.	320 40	1,346 80
Déchargement d'office	54,464 93	113,061 13
Entretien et traction sur raccordements.	567,510 87	563,790 97
Redevances pour usage de quais	4,815 96	4,780 80
Location de terrains, vidanges, etc.	78,425,41	76,793 16
Redevances pour utilisation du matériel de l'État sur des lignes étrangères; usage foncier de stations de l'État par des sociétés	— 1,234,814 96	— 511,747 39
Surtaxes non remboursées	1,098 42	1,639 62
Recettes diverses	887,548 68	391,384 67
Total. . fr.	<u>1,888,310 01</u>	<u>2,593,033 37</u>

§ 5. — PRODUITS DIVERS.

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

	En 1906.	En 1905.
élevés à fr.	503,041 41	567,371 33

(voir annexe VII.)

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

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

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

	En 1906.	En 1905.
Enfants, électeurs, militaires payants, etc. fr.	1,193,603 78	1,158,702 36
Ouvriers allant travailler hors frontière	157,633 87	159,003 92
Détenus et leurs gardiens (1)	176,867 95	177,958 60
Émigrants	255,357 91	182,898 77
Sociétaires	1,310,727 35	1,435,264 89
Trains de plaisir	232,239 97	207,593 59
Transports mili- taires en débet	Hommes 662,535 91 Chevaux 43,430 20 Bagages et matériel de guerre. 117,777 36	659,195 33 42,421 » 107,190 29
Transports mili- taires soldés par les intéressés	Bagages et mobiliers. 15,575 60 Équipages et chevaux 5,800 45	12,559 50 6,605 70
Chevaux de courses	55,205 95	56,657 75
Transports d'ob- jets et d'approvi- sionnements pour	départements ministériels 27,592 70 armée et prisons. 170,979 55 divers 4,815 20	22,587 15 165,491 55 5,796 21
Ensemble. fr.	4,427,541 75	4,559,486 41

II. — Stations.

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

	1906.	1905	Différences en 1906.
Stations (2)	759	737	+ 2
Dépendances	68	65	+ 3
Bureaux intérieurs (bureaux de ville et bureaux auxiliaires) (3).	27	27	—
Haltes	256	229	+ 7
Points d'arrêt (4).	256	256	—
Ensemble.	1,326	1,314	+ 12

(1) Y compris pour 1906, une somme de fr. 105,454.25 et pour 1905, une somme de fr. 105,126.60 représentant les frais de transport de voitures cellulaires.

(2) Non compris les bureaux intérieurs indépendants.

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

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

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

EN PLUS :		EN MOINS :		Différences pour 1903.
<i>Stations</i> : Montignies (formation)				
Zee-Brugge	2			+ 2
<i>Dépendances</i> : Ostende (Bassin à flot), Ostende (Quai de la Marine), Bruges (Nord) (Voie industrielle), Zee-Brugge (Quai), Austruweel.	5	<i>Dépendances</i> : Montignies (formation), Ostende (Quai-Canal).	2	+ 3
<i>Haltes</i> : Sart-Bernard, Wihéries, Zee-Brugge (Ouest), Pry, Kerniel, Houthaelen, Falemprise.	7			+ 7
<i>Points d'arrêt</i> : Trazegnies (Nord), Thanville, Beauregard, Nyverseel, Gerlimpont, Vichenet.	6	<i>Points d'arrêt</i> : Sart-Bernard, Wihéries, Kerniel, Pry, Falemprise, Houthaelen.	6	—

Il existe 27 stations et 1 point d'arrêt communs ou d'échange gérés par l'État, ainsi que 24 (2) stations, 1 halte et 1 point d'arrêt communs ou d'échange gérés par d'autres exploitations de chemins de fer.

*
* *

La section de Bruges à Zee-Brugge de la ligne de Bruges à Heyst et celle de Zee-Brugge à Zee-Brugge (Quai) ont été livrées à l'exploitation.

*
* *

Des extensions de service ont été réalisées à la dépendance de Bruxelles (Tour et Taxis) et aux haltes d'Erbisœul-Brulotte, de Gemmenich et de Sauvenière.

*
* *

Des modifications ont été apportées à l'affectation des stations d'Anvers (Sud), Anvers (Bassins et Entrepôt) transit, Bruxelles (Allée-Verte), Marcinelle, Namur, Ostende (Quai) et Ronet, des dépendances d'Angleur (Aguesses), Anvers (Kiel), Anvers (Sud-Quais), La Louvière (Gare industrielle), Ostende (Bassin aux bois) et de la halte de Marcinelle (Haies).

*
* *

Les dénominations de la station de Longlier, du bureau intérieur de Saint-Gilles (Place du Sud) et de la halte de Zee-Brugge ont été remplacées respec-

(1) Les créations nouvelles sont indiquées en caractères gras.

(2) Les stations d'Herbesthal et de Trois-Vierges ne sont pas comprises dans ce nombre.

tivement par celles de Longlier-Neufchâteau, Saint-Gilles (Hôtel communal) et Zee-Brugge (Centre).

* * *

L'ancienne station de Weelde-Merxplas a été remplacée par une nouvelle portant la même dénomination, établie sur la frontière belge-néerlandaise. La nouvelle station est divisée en deux parties, l'une belge dénommée Weelde-Merxplas et l'autre néerlandaise dénommée Baarle-Nassau frontière.

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

§ 1. — CAMIONNAGE.

Les dépenses pour le camionnage, la remise à domicile des colis par porteurs et par la poste et le port des avis d'arrivée se sont élevées en 1906 à fr. 2,010,542.40 contre fr. 1,828,515.79 en 1905.

Ces dépenses se détaillent comme il suit :

	En 1906.	En 1905.
a) Camionnage (déclarations) . . . fr.	1.726,676 32	1,563,103 47
b) Van Gend (art. 10 de la convention de 1867)	60,402 »	53,224 »
c) Remise à domicile des colis par porteurs à Alost et à Bruxelles	33,237 18	33,923 32
d) Port à domicile des colis par exprès dans les autres localités et remise d'avis d'arrivée	174,928 68	161,624 03
e) Remise à domicile par la poste . . .	13,578 22	12,636 73
Totaux. . . . fr.	2,010,542 40	1,828,515 79

* * *

Un service de camionnage a été installé :

A Watermael, le 1^{er} février 1906;

A Saventhem, le 1^{er} juillet 1906.

Ces deux nouveaux services entrent pour 6,244 francs dans l'augmentation de fr. 182,026.61 que les dépenses de camionnage ont subie en 1906, comparativement à l'exercice 1905.

Il y a donc, en 1906, une majoration de fr. 173,782.61 pour les services existant en 1905; une large part doit être attribuée dans cette majoration au fait que les frais de location des chevaux pour l'exécution du camionnage dans l'agglomération bruxelloise ont été portés, depuis le 1^{er} août 1905, par suite de la conclusion d'un nouveau contrat d'entreprise, à fr. 0.525 par heure, au lieu du prix de fr. 0.363 payé précédemment.

Si l'on compare les dépenses effectuées de ce chef pendant les deux exercices envisagés, on obtient :

Pour 1905, fr. 317,914.50 dont fr. 131,119.18 pour janvier à juillet.

Pour 1906, fr. 387,502.70 dont fr. 217,664.42 pour janvier à juillet, soit une différence en plus, pour 1906, de fr. 69,588.20, dont fr. 66,545.24 pour janvier à juillet.

Le surplus de l'augmentation des dépenses, soit fr. 106,194.41 est attribuable entièrement à l'accroissement du trafic.

§ 2 — TRAINS DE VOYAGEURS.

Afin de faire face à l'augmentation du trafic et pour donner satisfaction aux demandes du public, un certain nombre de nouveaux trains de voyageurs ont été créés, tant pour les besoins du trafic international que pour ceux du trafic intérieur.

Un service nouveau de voiture-salon a été organisé entre Bruxelles-Liège et retour dans les trains n^{os} 584 et 585.

Les améliorations ci-après ont, en outre, été introduites dans le service :

1^{er} mai.

Le train n^o 2, qui partait d'Ostende (Quai) pour Bâle à 16 heures 54, a été avancé de 32 minutes à l'effet de permettre aux voyageurs d'atteindre, à Strasbourg, la correspondance de l'Orient-Express vers Stuttgart-Munich-Vienne-Constantinople.

Comme conséquence de ce changement et afin de conserver aux voyageurs pour la province du Luxembourg les correspondances et les facilités dont ils disposaient précédemment, l'administration a décidé de mettre en marche pendant toute l'année le train n^o 6 — actuellement n^o 1280 — qui, du 1^{er} juillet au 30 septembre, dédoublait le train n^o 2 entre Bruxelles (Nord) et Arlon, et elle lui a assigné l'horaire que suivait ce dernier antérieurement au 1^{er} mai.

En sens inverse, le train n^o 3 — actuellement n^o 1335 — qui dédoublait le train n^o 3 d'Arlon à Bruxelles (Nord) pendant la période de mise en marche du train n^o 6, a également été maintenu durant toute l'année, mais son départ d'Arlon a été avancé de 48 minutes, ce qui a permis d'établir de nouvelles et excellentes correspondances à Arlon, Marbehan, Libramont, Jemelle et Namur.

* *

Le service de voiture directe Ostende-Bâle et retour des trains n^{os} 2 et 1 a été prolongé jusqu'à Innsbruck.

* *

Le service de voiture directe Ostende-Zurich et retour des trains n^{os} 2 et 1 a été prolongé jusqu'à Coire pendant la période du 1^{er} mai au 30 septembre.

* *

Une nouvelle relation directe a été établie dans chaque sens, entre Bruxelles et Paris d'une part, Hambourg et Altona d'autre part.

A cet effet, les trains n^{os} 86 et 179, quittant respectivement Bruxelles

(Nord) à 17 heures et Paris (Nord) à 1 h. 50 soir, ont été, l'un retardé au départ de Liège (Guillemins), l'autre avancé à l'arrivée à cette station, de façon à pouvoir être fusionnés et continuer ensuite en un seul train sur Cologne, Hambourg et Altona.

Dans l'autre sens, le train qui partait de Cologne pour Bruxelles (Nord) et Paris (Nord) à 2 h. 30 soir (H. c.) a été retardé jusqu'à 3 h. 12 soir, de manière à constituer désormais le prolongement du train quittant Altona à 7 h. 10 matin et Hambourg à 7 h. 43 matin pour arriver à Cologne à 3 h. 2 soir.

Ces divers trains comprennent dans leur composition des voitures directes Bruxelles/Paris-Hambourg-Altona et vice-versa.

Depuis le 1^{er} octobre, le train de retour a Kiel au lieu d'Altona pour point de départ, de sorte que les voitures directes Altona-Hambourg-Bruxelles/Paris ont été transformées en voitures directes Kiel-Altona-Hambourg-Bruxelles/Paris.

*
* *

En vue de rétablir le service de nuit qui existait autrefois entre Cologne et Londres via Bruxelles (Midi)-Calais, une voiture directe Cologne-Calais a été intercalée dans les trains n^{os} 67 allemand/75/77 État Belge, quittant Cologne à 6 h. 1 soir (H. c.) et Verviers (Ouest) à 19 h. 26 pour arriver à Bruxelles (Nord) à 21 h. 43, et un arrêt a été assigné à ce train à Schaerbeek. La voiture directe est remise à cette dernière gare au train n^o 162 belge/2235 nord, dont le départ a été reporté de 21 h. 15 à 21 h. 45

*
* *

Un train nouveau partant de Cologne à 3 h. 30 du soir (H. c.), pour aboutir à Verviers (Ouest) à 18 h. 37, a été créé pour faire face à l'accroissement du trafic entre ces deux villes et pour permettre en même temps la suppression de certains arrêts, entre Cologne et Herbesthal, du train n^o 67 allemand/75/77 belge précité.

*
* *

Afin d'améliorer les relations entre Lille-Roubaix-Tourcoing et Bruxelles via Courtrai, le point de départ du train n^o 2814, qui quittait Mouscron à 6 h. 26 pour arriver à Bruxelles (Nord) à 8 h. 10, a été transféré à Lille.

En sens inverse, le train n^o 2816 quittant Bruxelles (Nord) à 18 h. 29 pour aboutir à Mouscron à 20 h. 26, a été prolongé jusqu'à Lille.

2 juin.

Par suite de la mise en exploitation du port de Zee-Brugge, un nouveau service de voyageurs, qui a fonctionné deux fois par semaine jusqu'au 1^{er} octobre et qui a été rendu hebdomadaire pour la période hivernale, a été organisé entre le centre de l'Angleterre d'une part, la Belgique et le continent d'autre part.

Le trajet maritime s'effectue de Hull à Zee-Brugge et vice-versa au moyen

de paquebots appartenant à la Compagnie du Lancashire and Yorkshire Railway, à Manchester.

Ces paquebots sont en correspondance immédiate :

à Hull, avec des trains de et vers le centre de l'Angleterre ;

à Zee-Brugge (Quai), avec les trains nos 190 et 191 vers et de Bruxelles (Nord). Créés spécialement pour assurer le transport des voyageurs et bagages du nouveau service anglo-continental, les dits trains nos 190 et 191 empruntent la nouvelle ligne directe de Bruges à Zee-Brugge (Quai) et ont eux-mêmes, à Bruxelles (Nord), des correspondances immédiates vers et de Cologne et Luxembourg-Bâle.

1^{er} juillet.

Deux trains rapides, partant l'un de Londres à 2 h. 20 soir pour arriver à Douvres à 4 h. 10 soir, l'autre de Douvres à 8 h. 5 soir pour atteindre Londres à 9 h. 55 soir, et affectés exclusivement au transport des voyageurs viâ Ostende, ont été mis en marche par la compagnie du South Eastern and Chatham Railway.

L'heure de départ de la malle Douvres-Ostende qui, autrefois, relevait uniquement la correspondance du train local quittant Londres à 4 h. 30 soir, a été reportée de 4 h. soir à 4 h. 30 soir. L'horaire des trains correspondants à Ostende(Quai) ayant pu être maintenu malgré cette modification, une accélération de 50 minutes a été obtenue dans les trajets Londres-Bruxelles-Cologne et Londres-Bruxelles-Bâle par notre deuxième service de bateaux. Dans le sens Bruxelles-Ostende-Douvres, aucun changement n'a, provisoirement, été réalisé.

1^{er} octobre.

La malle qui partait d'Ostende (Quai) à 14 h. 40 pour atteindre à Douvres la correspondance du train local se dirigeant vers Londres à 7 h. 35 soir, a été retardée jusqu'à 15 h. 30, afin de réduire l'intervalle entre son arrivée à Douvres et l'heure d'expédition du train rapide vers Londres mentionné ci-dessus.

Cette modification a permis de faire entrer à Bruxelles (Nord) le train n° 7 de Strasbourg, qui était acheminé directement de Bruxelles (Q. L.) sur Ostende (Quai), et de supprimer du 1^{er} octobre au 31 mai le train n° 93 (départ de Bruxelles (Nord) pour Ostende (Quai) à 12 h. 25), ainsi que le train n° 3046, son retour (départ d'Ostende pour Bruxelles (Nord) à 15 h. 14). D'autre part, il en est résulté une notable réduction de la durée du trajet Bruxelles-Ostende-Londres par notre deuxième service de jour.

*
* *

Le train quittant Boulogne (Maritime) à 6 h. 10 soir, avec la correspondance partie de Londres viâ Folkestone à 2 h. 20 soir, a été accéléré et son point de destination a été transféré de Bruxelles (Midi) à Bruxelles (Nord) afin d'établir la coïncidence, dans cette dernière gare, avec les trains

n^{os} 92 et 10 se dirigeant respectivement vers Cologne à 23 h. 24 et vers Luxembourg-Bâle à 23 h. 28.

* * *

Le train n^o 156, qui partait de Bruxelles (Midi) pour Calais-Londres à 10 h. 58, a été retardé de 22 minutes et accéléré de façon à maintenir l'heure d'arrivée à Londres.

* * *

En vue d'améliorer les moyens de communication entre les régions de Valenciennes, La Louvière, Charleroy, Namur et Liège, viâ Mons, les changements ci-après ont été réalisés :

1^o de Valenciennes vers Charleroy-Liège.

a) Le point de départ du train n^o 2347, quittant Mons vers Charleroy à 6 h. 51, a été transféré à Quiévrain, et un train nouveau, partant de Valenciennes à 6 heures matin pour aboutir à Quiévrain à 6 h. 15, a été organisé et mis en correspondance avec le dit train n^o 2347 ;

b) Un train nouveau, partant de Valenciennes à 3 h. 29 soir et arrivant à Saint-Ghislain à 16 h. 2, a été créé pour donner correspondance, dans la seconde de ces stations, au train n^o 2349 venant de Tournai et se dirigeant vers Charleroy-Liège à 16 h. 7.

2^o de Liège-Charleroy vers Valenciennes.

a) Un train nouveau a été mis en marche au départ de Saint-Ghislain pour Valenciennes à 9 h. 57, avec la correspondance du train n^o 2346 arrivant de Liège-Charleroy à 9 h. 52 ;

b) Le train n^o 2348, venant de Charleroy et aboutissant à Mons à 19 h. 39, a été prolongé jusqu'à Quiévrain, où il donne correspondance au train n^o 2914 vers Valenciennes.

* * *

Une saison d'hiver ayant été annoncée à Ostende, l'administration s'est mise d'accord avec la société anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale et la compagnie du chemin de fer du Nord, pour maintenir, à titre d'essai, après le 1^{er} octobre, les trains partant d'Ostende pour Paris à 7 h. et de Paris pour Ostende à 1 h. 5 soir.

Ces trains ont toutefois été supprimés à partir du 3 janvier 1907, en présence de leur mauvaise utilisation, due vraisemblablement à l'abandon des projets de l'administration communale d'Ostende.

* * *

Il a été procédé à de nouveaux essais de garde-corps destinés à permettre aux voyageurs de passer sans danger d'une voiture à une autre, en cours de route, soit pour se rendre au W.-C., soit pour chercher de la place.

Il a été décidé de munir de garde-corps une rame de 20 voitures, afin de pouvoir effectuer des expériences plus complètes.

*
* *

Dans le but de faciliter l'embarquement et le débarquement des voyageurs, on a commencé, en 1903, des essais à l'aide de divers systèmes de serrures devant permettre aux voyageurs, moyennant un effort sérieux, d'ouvrir et de fermer les portières de l'intérieur des voitures.

Ces essais ont été continués en 1906 et il a été décidé, en vue d'obtenir des résultats probants, de procéder à des expériences comparatives en munissant de serrures des trois types en présence, une rame complète de voitures.

*
* *

Le travail d'aménagement, dans les fourgons des trains de voyageurs, d'une armoire solidement blindée — armoire destinée à recevoir et à préserver contre les risques de vol les transports importants de valeurs — a été poursuivi pendant toute l'année 1906.

*
* *

Ensuite des vœux exprimés par la commission consultative du service médical, il a été décidé de modifier la composition des boîtes de secours, afin de la mettre à la hauteur des progrès réalisés par la chirurgie moderne.

En outre, dans le but de permettre de panser certaines blessures dans le plus bref délai, il sera placé dans chaque boîte de secours une petite caisse métallique renfermant tout ce qui est nécessaire à cet effet.

On complètera aussi l'organisation du service de secours en échelonnant des petites boîtes auxiliaires de l'espèce le long de diverses sections de la voie — dans des cabines de gardes-block, des maisonnettes de gardes-barrières, etc. — lorsque la distance séparant deux postes de secours est trop considérable.

*
* *

En vue d'assurer dans de meilleures conditions le service des voitures de place à la station de Bruxelles (Midi), les concessionnaires ont été autorisés par l'administration communale de Saint-Gilles à stationner, à titre d'essai, avec une deuxième voiture, les jours de courses de chevaux, à partir de 16 heures 30 et jusqu'au moment où il est constaté que les voitures nécessaires ont été mises à la disposition des voyageurs arrivés à 16 heures 40 par le train de Paris.

Les voitures supplémentaires forment une file distincte et sont exclusivement réservées aux voyageurs dont il s'agit.

*
* *

Dans un but de simplification, il a été décidé d'étendre à toutes les stations où sont établis des guichets intérieurs, la mesure consistant à autoriser les

distributeurs à régulariser d'office les voyageurs qui, munis de billets non valables pour tout le parcours effectué ou pour la classe de voiture dans laquelle le voyage a eu lieu, se présentent spontanément pour payer les taxes dues.

Indépendamment de la facilité qu'elle offre au public, cette mesure, en supprimant, dans les cas de l'espèce, l'intervention des chefs ou sous chefs de station, leur permet de mieux remplir leurs fonctions essentielles.

Afin d'accélérer la régularisation des voyageurs dans les autres stations, il a été entendu que les distributeurs délivreraient des billets à destination imprimée ou des billets à talon-valeur détachés de leur souche, quand le voyageur aurait été dispensé du paiement de la surtaxe de deux francs.

§ 3. — TRAINS DE MARCHANDISES.

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

1^o Création d'un certain nombre de trains à long parcours, de divers trains locaux, modifications à l'itinéraire, à l'horaire et à l'affectation de nombreux trains existants, en vue d'accélérer l'acheminement des wagons, de favoriser leur transport direct et de dégager les gares de formation ; l'ensemble de ces mesures comprend 94 services directs nouveaux qui ont produit une suppression journalière de 2,400 escales dont 125 à Ans, 200 à Arlon, 110 à Bruxelles (Ouest), 45 à Châtelineau-Châtelet, 90 à Marbehan, 100 à Monceau, 450 à Montignies (formation), 180 à Ronet et 250 à Schaerbeek ;

2^o Transfert à Denderleeuw d'une partie du service d'Alost (Est) dont les installations étaient trop exigües en tant que gare de formation ;

3^o Mise en service de la dépendance de Louvain (formation) pour l'échange des wagons en provenance et à destination de toutes les lignes aboutissantes ;

4^o Détournement par la voie de Sottegem de 3 trains de marchandises (11 trains ont déjà été détournés par cette voie en 1905), à l'effet de réduire la circulation sur la section très chargée d'Alost à Melle, de faciliter le service d'Alost (Est) et de favoriser la régularité de la marche des trains de voyageurs ;

5^o Transfert à Bruxelles (Tour et Taxis) d'une partie du service de Bruxelles (Allée-Verte) ; le service des trains de marchandises a été modifié à cette occasion, de façon à supprimer dans la plus large mesure possible l'escale à Schaerbeek des wagons que Bruxelles (Allée-Verte) ne pouvait, à raison de l'exigüité de ses installations, soit recevoir à tout moment, soit expédier par trains directs ;

6^o Organisation d'un train de bétail de Poperinghe à Bruxelles (Ouest), le lundi.

Service de nuit.

Le service de nuit complet a été organisé à Assesse, Bruxelles (Tour et Taxis), Dampremy, Denderleeuw, Forest (Midi), Gentbrugge (Sud), Jemeppe-sur-Sambre, Lessines, Rhisnes et Tubize.

Il a aussi été organisé, mais seulement pour la période du 1^{er} octobre au 28 février, sur les lignes de Luttre à Châtelaineau-Châtelet et de Gilly-Sart-Allet à Le Vieux-Campinaire (formation), ainsi que dans les stations de Gilly-Sart-Allet et de Le Vieux-Campinaire (formation), en vue de permettre à la station de Luttre d'expédier à tout moment le matériel vide pour les charbonnages.

Mouvement.

Le début de l'année a été marqué en Belgique par un mouvement extraordinaire causé par les grèves des charbonnages du nord de la France.

Les nombreux transports de charbon expédiés à cette occasion de l'Allemagne et de la Belgique vers la France ont été écoulés d'une manière satisfaisante.

L'organisation arrêtée pour faire face à ce trafic extraordinaire, tant en ce qui concerne les wagons chargés que le matériel vide, a été maintenue dans les documents horaires du service des trains, afin de pouvoir servir du jour au lendemain si les circonstances venaient encore à l'exiger.

*
* *

Les intempéries du mois de décembre ont ralenti et même interrompu pendant quelque temps les déchargements au port d'Anvers, alors que, d'autre part, l'expédition des marchandises pour l'exportation conservait son activité ordinaire ; il en est résulté une accumulation de wagons telle qu'il aurait fallu suspendre l'acceptation des transports pour Anvers (transit) sans les nombreuses et vastes installations créées au cours de ces dernières années à Hove, Anvers (Kiel), Anvers (Sud) et Austruweel.

Malgré les difficultés que présentaient les manœuvres sur des voies encombrées, l'arriéré a été liquidé à la satisfaction du commerce en même temps qu'il a été fait face au trafic journalier.

*
* *

Une perturbation s'est également produite au même moment sur la ligne du Luxembourg ; elle est due à des causes multiples dont les principales sont : intensité considérable et inopinée du trafic ; intempéries survenues simultanément : neiges, gelées, brouillards, qui ont eu pour effet de compliquer et de ralentir les opérations de formation et de triage ; arrivée irrégulière et tardive aux frontières des trains et des transports remis par les administrations étrangères.

En vue d'atténuer l'effet que de semblables causes pourraient encore produire à l'avenir, l'administration a décidé d'utiliser les lignes d'Athus-Meuse et de la Molignée, à la décharge de la ligne du Luxembourg et de les équiper en conséquence.

Des voies de croisement seront construites, en 1907, aux haltes d'Aubange, de Ruelle, Straimont, Offagne, Carlsbourg et Aisémont, ainsi qu'à proximité de la gare privée des Epioux ; les voies de croisement et de garage existantes seront allongées en même temps de manière à offrir un développement utile

de 525 mètres; le block-system par signaux sera établi entre Houyet et Virton-Saint-Mard; la construction de la seconde voie principale entre Houyet et Dinant sera entamée aussitôt que possible, étant entendu que le passage du pont de la Meuse, à Anseremme, restera à voie unique; la seconde voie principale devra être placée, en 1908, entre Athus et Virton-Saint-Mard et entre Bertrix et Gedinne; enfin, le service de nuit sera organisé dans les stations et sur les sections des dites lignes où il sera nécessaire.

Au fur et à mesure de l'exécution des travaux précités, la ligne d'Athus à Tamines par Dinant sera utilisée de plus en plus intensivement, de façon à arriver à lui faire supporter tout le trafic entrant par Athus et Lamorteau pour les bassins de Charleroy, du Centre et du Borinage et réciproquement — et notamment les minerais pour la Belgique et les cokes et les charbons pour le Grand-Duché du Luxembourg et l'est de la France —.

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

Comme les années antérieures, de nouvelles mesures ont été prises au cours de l'année 1906 dans le but :

1° D'assurer le transport des marchandises en général avec plus de célérité et de régularité, et, notamment, des expéditions de détail, des transports de chevaux, de bétail, de volaille, de poissons, de moules, de pigeons voyageurs, de denrées alimentaires, de fruits, de légumes, de viandes, de fromages, d'œufs, de vendanges, de bières, de levures, de papiers, de fils de laine et de coton, de déchets de laine, de dépêches postales, etc.;

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

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

4° De mieux garantir la sécurité du transport des produits explosifs;

5° De simplifier l'exécution du service des marchandises dans les stations;

6° De diminuer les causes de manutention, en cours de route, des colis expédiés par les trains de transbordement et de réduire ainsi les risques d'avaries;

7° D'assurer, en cas de mobilisation, dès que celle-ci est déclarée imminente, le transport des produits explosifs appartenant aux magasins et établissements militaires;

8° D'enrayer l'importation des journaux et publications présentant un caractère pornographique.

§ 5. — TARIF DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES.

a) *Service intérieur.*

Les billets d'aller et retour à taxe normale délivrés en destination ou au départ d'une station de Bruxelles et de la ceinture sont rendus valables, au

retour, respectivement pour l'embarquement ou le débarquement à l'une quelconque de ces stations.

b) *Services mixtes.*

Généralisation, à toutes les lignes de chemins de fer belges (État et compagnies) des abonnements à longue durée.

Publication d'un 3^e supplément au tarif mixte avec le Nord-Belge (extension des relations).

c) *Services internationaux.*

Publication :

1^o D'un 2^e supplément au tarif belge-français (relations nouvelles et modifications);

2^o D'une nouvelle édition du recueil des tarifs spéciaux des voyages circulaires (fascicule II) et des 1^{er} et 2^e suppléments à ce recueil;

3^o D'un 1^{er} supplément au tarif anglo-belge. Tarifications nouvelles via Bruges Zee-Brugge Hull;

4^o D'un nouveau tarif en service belge-français (relations avec la compagnie de l'Est);

5^o D'un nouveau tarif entre l'Angleterre, la France et la Belgique, d'une part, le Danemark, la Suède, la Norvège et la Finlande, d'autre part;

6^o De nouveaux prix pour les relations avec l'Allemagne (application de l'impôt).

Rétablissement des billets de 3^e classe pour l'Angleterre, via Ostende-Douvres.

Conventions pour la vente des billets avec :

1^o M. John Frame, à Preston;

2^o l'agence Lubin, à Paris;

3^o MM. Nagel et Wortmann, à Vienne.

§ 6. — TARIFS POUR MARCHANDISES.

Services intérieur et mixtes.

Conditions réglementaires

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

Classification générale des marchandises

10 janvier. Classification des *dalles en porphyrite* à la 3^e classe et au tarif spécial n^o 12.

1^{er} mars. Classification des *terres noires indigènes, brutes, destinées à la fabrication du ciment et adressées à des cimenteries belges*, à la 4^e classe et au tarif spécial n^o 24.

— Déclassement des *joncs bruts (à l'exception des rotins)* de la 1^{re} classe et des tarifs spéciaux n^{os} 17 et 18 à la 3^e classe.

- 19 mars. Classification du *macadam destiné à des travaux à effectuer à l'intérieur du pays*, à la 4^e classe et aux tarifs spéciaux n^{os} 24, 36 et 37.
- 18 juin. Classification des *alliages ferro-métalliques (fontes spéciales : ferro-silicium, ferro-chrome, ferro-manganèse, etc.) emballés dans des caisses ou des fûts*, à la 2^e classe.
- Classification des *alliages ferro-métalliques (fontes spéciales : ferro-manganèse, ferro-chrome, ferro-silicium, etc.) en vrac*, à la 4^e classe.
- Classification des *parés opaques en déchets de verreries*, à la 3^e classe.
- 20 octobre. Déclassement des *feuilles de cacao* et des *pelures de cacao*, de la 2^e classe et du tarif spécial n^o 18 à la 3^e classe.
- Classification des *cosses de cacao* à la 5^e classe.
- 12 novembre. Classification des *coques d'arachides brutes (moulues ou non)* à la 4^e classe et au tarif spécial n^o 30.
- 4 décembre. Classification des *ardoises artificielles (ciment et asbeste) pour toitures*, à la 2^e classe.
- 14 décembre. Classification des *résidus arsénicaux* à la 3^e classe.

Tarifs spéciaux.

Tarif spécial n^o 2.

- 1^{er} mars. Admission du *silex en pierres* et du *silex concassé*.

Tarif spécial n^o 8.

- 17 octobre. Admission des *eaux minérales*.

Tarif spécial n^o 12.

- 10 janvier. Admission des *dalles en porphyrite*.

Tarif spécial n^o 13.

- 1^{er} mars. Extension du tarif à la station de Charleroy (Ville-Haute).
- 18 juin. Extension du tarif à la station de Visé.

Tarif spécial n^o 17.

- 17 avril. Admission des *fils de jute simples écrus*.

Tarif spécial n^o 21.

- 1^{er} mars. Extension du tarif aux points tarifés ci-après :
- | | | |
|---|---|--|
| Verreries de M. L. Botte-Schmidt; | { | Société anonyme des verreries de la Roue |
| (usines n ^{os} 1 et 2); | | Deschâssis : |
| Société anonyme des verreries de la Roue | | (usine n ^o 3); |
| Société anonyme des verreries de Lodelin- | | sart. |

Ostende : $\left\{ \begin{array}{l} \text{Bassin à flot.} \\ \text{Bassin aux bois.} \\ \text{Bassin d'évolution.} \\ \text{Quai-canal.} \end{array} \right.$

Tarif spécial n° 22.

1^{er} mars. Extension du tarif aux points tarifés d'Ostende (Bassin à flot) et d'Ostende (Bassin aux bois).

Tarif spécial n° 24.

1^{er} mars. Admission des *terres noires indigènes, brutes, destinées à la fabrication du ciment et adressées à des cimenteries belges.*

— Admission du *silex en pierres et du silex concassé.*

19 mars. Admission du *macadam destiné à des travaux à effectuer à l'intérieur du pays.*

1^{er} mai. Admission des *calcaires broyés.*

Tarif spécial n° 26.

17 avril. Extension du tarif à la relation Zonhoven à Angleur (Raccordements).

20 octobre. Extension du tarif aux relations de Moha (station) à Saint-Trond, Lincent, Hougaerde et Hougaerde (Sucrerie de la Ghète).

14 décembre. Extension du tarif à la relation Saint-Servais à Couillet.

Tarif spécial n° 29.

17 octobre. Extension du tarif à la station de Ronet.

Tarif spécial n° 30.

18 juin. Admission de la *farine de viande Liebig (viande séchée et pulvérisée).*

17 octobre. Admission des *eaux minérales et des sirops.*

12 novembre. Admission des *coques d'arachides brutes (moulues ou non).*

Tarifs spéciaux n°s 36 et 37.

1^{er} mars. Admission du *silex en pierres et du silex concassé.*

19 mars. Admission du *macadam destiné à des travaux à effectuer à l'intérieur du pays.*

1^{er} mai. Admission des *calcaires broyés.*

Tarif spécial n° 44.

1^{er} mars Extension du tarif au point tarifé de Charleroy (Ville-Haute. (Société anonyme des charbonnages du Grand-Mambourg-Sablonnière, dite Pays de Liège).

Tarif spécial n° 43.

4 septembre. Extension du tarif à la dépendance de Bruges (Maritime).

Tarif spécial n° 47.

1^{er} mars. Extension du tarif au point tarifé de Charleroy (Ville-Haute) (Charbonnages du Grand-Mambourg-Sablonnière, dite Pays de Liège).

14 décembre. Extension du tarif aux points tarifés ci-après :

	Verreries de MM. Louis Falleur et C ^{ie} ;
	Verreries Bennert et Bivort ;
	Verreries de la Marine ;
Jumet-la-Coupe :	Fours à chaux P. J. Dandoy et magasins Jules Francq ;
	Société anonyme des Verreries de Jumet.

Tarifs exceptionnels provisoires.

Tarif exceptionnel provisoire n° 6.

20 février. Le tarif est étendu aux relations avec Bruges (Raccordement « La Brugeoise »), Ostende (Bassin à flot) et Ostende (Bassin aux bois).

27 septembre. Extension du tarif aux relations avec Bruges (Nord) (voie industrielle), Bruxelles (Tour et Taxis), Eede, Ostende (Quai de la marine) et Zee-Brugge (Centre).

Tarif exceptionnel provisoire n° 42.

31 décembre. Extension du tarif au point tarifé d'Ougrée (Six-Bonniers, raccordement d'Ougrée-Marihaye).

Tarif exceptionnel provisoire n° 81.

7 mai. Création d'un tarif applicable aux transports de *ciment* et de *chaux en poudre*, à effectuer par chargement d'au moins 50,000 kilogrammes au départ d'Allain, d'Antoing, de Chercq, de Péronnes et de Vaulx à destination de Bruges (transit).

SERVICES INTERNATIONAUX.

Service belge-néerlandais.

Conditions réglementaires.

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

Classification générale des marchandises.

17 avril.	Classification des <i>colles végétales</i> à la 3 ^e section.
18 juin.	Classification des <i>alliages ferro-métalliques (fontes spéciales : ferro-silicium, ferro-chrome, ferro-manganèse, etc.) emballés dans des caisses ou des fûts</i> , à la 2 ^e section.
—	Classification des <i>alliages ferro-métalliques (fontes spéciales : ferro-manganèse, ferro-chrome, ferro-silicium, etc.) en vrac</i> , au tarif spécial II.
—	Déclassement du <i>manganèse</i> de la 4 ^e section au tarif spécial II, sous les nouvelles rubriques ci-après : <i>Minerais de manganèse (carbonate ou peroxyde de manganèse).</i> <i>Minerais de fer manganésifères.</i>
30 juillet.	Classification de la <i>lessive du Génie</i> à la 2 ^e section.
4 septembre.	Classification des <i>huiles minérales maigres extraites des huiles minérales brutes, en wagons-réservoirs à fournir par l'expéditeur et pour lesquels le chemin de fer n'aura à payer aucune redevance de parcours ni de séjour</i> , à la 4 ^e section.
4 décembre.	Classification des <i>ardoises artificielles (ciment et asbeste) pour toitures</i> , à la 2 ^e section.

Tarifs spéciaux.

Tarif spécial n° IV.

24 janvier.	Extension du tarif à la station de Beernem.
7 mars.	Admission des <i>joncs bruts</i> (à l'exception des rotins).

Tarif spécial n° VI.

24 janvier,	Extension du tarif à la station de Bastogne (Sud).
-------------	--

Tarif spécial n° VII.

7 mars.	Extension du tarif aux stations de Breda et Maestricht.
---------	---

Tarif spécial n° X.

29 octobre.	Extension du tarif à la dépendance de Bruxelles (Tour et Taxis).
-------------	--

Tarif spécial n° XI.

17 octobre.	Extension du tarif à la station de Breda.
29 octobre.	Extension du tarif à la dépendance de Bruxelles (Tour et Taxis).

Tarifs spéciaux nos XII et XIV.

29 octobre.	Extension du tarif à la dépendance de Bruxelles (Tour et Taxis).
-------------	--

Tarif spécial n° XXVIII.

1^{er} juin. Admission des *boulets de houille*.

Tarif exceptionnel provisoire A.

1^{er} juin. Extension du tarif à diverses stations belges.

SERVICES ANGLO-BELGES.

Tarif viâ Ostende-Tilbury.

Conditions réglementaires.

Les modifications reconnues nécessaires ont été apportées aux prescriptions générales concernant l'application du tarif.

SERVICES BELGES-ALLEMANDS ET BELGES-LUXEMBOURGEOIS.

Classification générale des marchandises.

1^{er} mars. Classification des *carapaces de crabes, mêmes moulues*, au tarif spécial III.

1^{er} octobre. Admission des produits suivants :

Laine de plomb pour le tarif local au tarif spécial I et pour le trafic de transit par les ports de mer belges et de Terneuzen au tarif exceptionnel n° 2; *boulets d'acier non polis, huile d'épandage pour routes, laine de bois autre que celle obtenue par rabotage et cordes de cette même laine* au tarif spécial II; *déchets de maïs de toute espèce provenant de la fabrication de l'amidon, coke de lignite, phonolite et pierres dites « serpentinsteine », alliages de fer, tels que : ferro-manganèse, ferro-silicium, ferro-chrome, etc., pour autant qu'ils sont obtenus au moyen de hauts fourneaux et qu'ils sont expédiés en vrac; les nouveaux engrais ci-après : azotate de chaux, chaux azotée et poudre de chaux* au tarif spécial n° III; *arrouroot, écorces de maletto, choux-fleurs, choux de Bruxelles* au tarif exceptionnel n° 2; *joncs ou genêts d'Espagne, ouate ou duvet végétal (capoc) non pressé* au tarif exceptionnel n° 4.

Déclassement des articles ci-après :

Vitriol de fer (vitriol vert) rangé du tarif exceptionnel n° 3 au tarif spécial III, *marrons d'Inde* rangés du tarif spécial I au tarif exceptionnel n° 4.

SERVICE BELGE-ALLEMAND.

Tarif général.

Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.

Tarifs exceptionnels.

- 1^{er} juin Mise en vigueur d'un nouveau tarif exceptionnel n° 26^{II} pour le transport de *plomb en saumons, en blocs, en barres, etc.*
Extension à la station de Rœulx du tarif exceptionnel pour le transport de *véhicules de chemins de fer.*
Extension des tarifs exceptionnels n°s 7, 8, 11^I, 12, 13^I, 16^I, 22, 23^I, 27 et 33 à diverses stations allemandes ; n°s 18, 19, 26 et 36 à diverses stations belges et allemandes.

Tarifs du 1^{er} décembre 1900 pour le transport de houilles, coques et briquettes de charbon.

- a). *Tarif applicable aux envois effectués des stations charbonnières des bassins de Mons, du Centre, etc., à destination de localités des provinces rhénanes-westphaliennes.*
1^{er} février Extension du tarif à diverses stations allemandes.
1^{er} octobre b). *Tarif applicable aux envois effectués des bassins d'Aix-la-Chapelle et de la Ruhr vers la Belgique.*
1^{er} février. Extension du tarif à diverses stations belges et allemandes.

SERVICE BELGE-SUD-OUEST ALLEMAND.

Tarif général

Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.

Tarifs exceptionnels.

- Extension de divers tarifs exceptionnels à de nouvelles stations belges et allemandes.
1^{er} janvier. Abaissement des taxes exceptionnelles applicables aux transports de *lait condensé, conservé ou stérilisé* et de *farine lactée* à effectuer de Bâle vers les ports de mer belges et celui de Terneuzen.
1^{er} février. Mise en vigueur de deux nouveaux tarifs exceptionnel pour le transport des *fers et aciers* et *objets en fer* ou en *acier* entre les stations du Grand-Duché de Luxembourg et de l'Alsace-Lorraine et les ports de mer belges et celui de Terneuzen.
1^{er} février. Extension aux *broderies de coton* des taxes exceptionnelles applicables aux tissus de coton à transporter de Mulhouse vers les ports de mer belges et celui de Terneuzen.

1^{er} octobre. Mise en vigueur d'un nouveau tarif exceptionnel pour le transport des *houilles, cokes et briquettes de charbon* des stations belges et de Terneuzen en destination des stations du chemin de fer du Palatinat.

1^{er} octobre. Mise en vigueur d'un nouveau tarif exceptionnel pour le transport des *houilles, cokes et briquettes de charbon* des stations belges et de Terneuzen en destination des stations badoises.

SERVICE BELGE-PRINCE HENRI.

Tarifs exceptionnels.

6 décembre. Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour le transport de la *dolomie frittée* de Marche-les-Dames à Differdange.

Service franco-belge-bavarois.

1^{er} septembre. Mise en vigueur d'un nouveau tarif général pour le transport des marchandises en grande et en petite vitesse entre les stations du chemin de fer de l'État de Bavière et certaines stations de la compagnie du chemin de fer du Nord, en transit par la Belgique.

Service belge-austro-hongrois.

1^{er} juin. Introduction des stations de Bruges, Garsten, Hohenelbe et Skalitz-Boskowitz dans le tarif général.

1^{er} juin. Création de nouveaux tarifs exceptionnels belges-autrichiens applicables aux transports de *poissons frais* à expédier en petite vitesse, *creusets en graphite, sacs ayant servi, huile de noix de coco, pommes de terre*; extension à de nouvelles relations des tarifs exceptionnels belges-autrichiens pour marchandises de toute espèce, *racines et cossettes de chicorée, lin teillé et chanvre, verrerie creuse, houblon, malt, objets en laiton, meubles, pierres et marbres, laines.*

1^{er} juin. Mise en vigueur de nouveaux tarifs exceptionnels belges-hongrois pour le transport du *tabac brut* et des *poissons frais* à expédier en petite vitesse; extension à de nouvelles relations des tarifs exceptionnels belges-hongrois applicables aux envois d'*œufs, de pierres et de marbres.*

1^{er} juin. Extension des tarifs exceptionnels dits « des ports de mer » à de nouveaux articles et introduction dans les dits tarifs exceptionnels des stations de Bruges et de Termonde.

Service belge-allemand-russe.

1^{er} mai. Introduction de l'article « *plantes vivantes* » dans le tableau de classification des marchandises.

1^{er} mai. Introduction dans le tarif de nouvelles stations russes et

modifications aux prix à percevoir pour le parcours russe (classes normales I et II).

1^{er} juin. Extension du tarif exceptionnel n° 8 (pour lins et chanvres russes) à de nouvelles stations russes.

1^{er} décembre. Modifications au règlement (1^{re} partie du tarif), comportant, notamment, l'obligation nouvelle pour l'expéditeur, lorsque celui-ci procède lui-même au chargement de l'envoi, de fournir un bordereau de chargement en double expédition.

Service belge-italien par le Saint-Gothard.

7 mars. Mise en vigueur de prix exceptionnels entre diverses stations belges et Chiasso (transit) pour le transport de wagons à marchandises et de fourgons à bagages roulant sur leurs propres roues.

1^{er} septembre. Introduction de nouvelles taxes. — Additions et modifications diverses au tableau de classification des marchandises et à la nomenclature des stations tarifées.

1^{er} novembre. Extension à diverses stations belges des prix exceptionnels pour le transport des déchets de coton, de fil de coton et de twist, par chargements de 10,000 kilogrammes ou payant pour ce poids par wagon.

Service franco-belge-nord.

15 juillet. Mise en vigueur d'un 3^e supplément au tarif général pour le transport des *marchandises, finances, voitures, matériel roulant, pompes funèbres et animaux vivants.*

Service franco-belge-est.

1^{er} décembre. Mise en vigueur d'un prix spécial de 19 francs par wagon à deux essieux, applicable, entre La Louvière et Givet, aux transports de *wagons roulant sur essieux* destinés aux chemins de fer de la compagnie de l'Est.

Tarif général commun international de grande vitesse franco-belge.

1^{er} janvier. Mise en vigueur d'une nouvelle édition du tarif pour le transport des articles de messageries et denrées.

Tarif de l'Union postale universelle pour le transport des colis postaux.

1^{er} décembre. Publication d'un 4^e supplément.

IV. — Accidents.

Statistique comparative (1).

Les accidents sont classés en trois catégories :

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

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

Le tableau suivant résume ces renseignements pour chacun des exercices 1897 à 1906.

ANNÉES.	TRAINS DE VOYAGEURS.			TRAINS DE MARCHANDISES.			ENSEMBLE.			Nombre de collisions et de déraillements de trains ayant fait des victimes.	NOMBRE de PERSONNES tuées.	
	Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par		Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par		Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par			Voyageurs.	Agents.
		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.			
1897	40	82,8	669,602	64	51,8	311,044	104	31,8	448,951	27	•	1
1898	41	90,1	716,101	54	68,4	398,413	95	38,9	535,521	19	•	1
1899	48	83,6	674,161	67	59,9	350,023	116	34,9	485,065	27	23	1
1900	51	79,0	661,289	59	68,3	420,100	110	36,6	531,924	36	•	5
1901	48	83,7	707,803	57	70,5	442,294	105	38,3	563,670	25	•	2
1902	61	65,9	574,308	62	61,9	433,203	123	32,7	503,182	36	•	2
1903	53	76,9	688,628	79	50,9	350,761	132	30,4	486,436	35	•	•
1904	46	87,1	812,255	77	52,1	367,648	123	32,6	533,924	43	3	1
1905	58	69,3	661,715	68	59,1	442,911	126	31,9	545,016	33	•	1
1906	56	72,1	711,345	65	62,1	448,884	121	33,4	591,841	40	•	4
Moyennes des dix années.	50	79,0	688,021	65	60,8	400,589	115	34,2	522,613	32		

Les causes des collisions et déraillements de trains sont indiquées en détail dans l'annexe XXXVIII. Il a paru intéressant de rapprocher pareils renseignements dans le tableau ci-après pour la période de 1883 à 1906.

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

Causes des collisions et déraillements de trains.

Nombre de kilomètres exploités (longueur moyenne) *
Nombre de voyageurs embarqués (milliers).

Nombre	{ Voyageurs	{ —).
de trains-kilomètres.	{ Voyageurs et marchandises. .	{ —).

Nombre	{	de voyageurs
de collisions de trains		de marchandises

Ensemble

Nombre de détaill- ements de trains	{	de voyageurs.
		de marchandises

Ensemble

Total général des collisions et déraillements de trains.

1885	1886	1887	1888	1889	1890
5,144 51,233	3,171 51,658	3,188 54,064	5,198 57,884	5,207 59,957	5,220 64,220
17,517 33,225	17,947 33,452	19,401 35,262	20,778 37,588	21,518 39,035	22,335 39,932
24 38	9 42	8 40	19 36	13 61	21 59
62	51	48	55	74	80
26 24	21 41	31 35	31 50	19 57	29 65
50	62	66	81	70	94
112	115	114	130	150	174

Causes des collisions et déraillements. —

Voie.	Rails cassés	D.	1	1	1	2	1	
	Défectuosité des appareils spéciaux de la voie	C.	"	"	"	1	1	
	D.	2	3	1	3	1	8	
	Défectuosité du tracé de la voie; surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails)	D.	"	"	2	"	"	
	Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	C.	"	"	1	"	"	
Matériel roulant.	D.	2	"	"	"	1	1	
	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances	D.	1	4	1	3	2	3
	Attelages rompus ou défauts	C.	2	2	7	6	5	3
	Avaries aux essieux	D.	2	1	2	1	2	1
	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins	D.	1	4	5	6	7	5
	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages, bris de roues	C.	2	"	"	"	"	"
	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive	D.	2	6	1	2	5	6
	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes des ressorts de suspension	D.	6	9	15	8	6	15
	Autres défectorités ou avaries au matériel roulant	D.	"	"	"	"	"	"
	Fausse position ou manœuvre intempestive des aiguilles placées dans la voie parcourue par le train ou donnant accès à cette voie.	D.	3	2	1	1	1	2
	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main.	C.	"	"	"	"	"	1
	Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.	D.	1	3	2	"	2	5
	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement.	C.	16	13	8	9	25	17
	Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train.	D.	15	14	16	20	26	26
	Fautes commises dans les manœuvres de gare : mise en marche de machines sans ordre régulier, inobservance des signaux d'arrêt ou arrêt tardif.	C.	15	22	9	12	7	24
	Trains entrant en gare avec trop de vitesse ou dépassant, pour tout autre motif, leur point de stationnement habituel.	D.	"	"	"	"	"	"
	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement sur une voie convergente	C.	7	1	3	1	6	5
	Autres négligences	D.	"	"	"	"	"	"
	Exécution du service.	Gauses diverses et indéterminées	C.	"	1	"	"	2
Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents.		D.	"	1	"	"	"	"
		C.	4	1	3	12	10	6
		D.	"	"	"	"	"	"
		C.	2	"	2	4	5	6
		D.	"	"	"	"	"	"
		C.	12	10	7	2	9	7
		D.	"	"	"	"	"	1
		C.	8	2	8	8	7	16
		D.	18	1	15	14	14	19
	C.	4	12	5	5	9	9	
	D.	5	10	2	2	5	6	
	C.	15	5	22	33	16	23	
	D.	5	1	6	5	11	12	
	C.	2	5	4	6	4	5	
	D.	"	"	"	"	"	"	

C : Collision.

D : Déraillement.

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

1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
3,241 67,452	3,247 68,516	3,250 70,970	3,260 74,775	3,270 76,957	3,302 82,877	3,311 91,360	3,605 101,958	4,011 114,858	4,031 123,710	4,020 124,454	4,021 127,110	4,024 132,605	4,008 156,410	4,019 145,472	4,056 152,238
22,930 40,252	22,881 39,854	22,953 40,368	23,960 41,287	24,810 42,635	25,509 44,544	26,784 46,691	29,300 50,874	32,260 55,851	33,726 58,312	33,974 59,185	33,033 61,891	36,620 64,540	37,564 65,675	38,533 68,672	39,855 71,613
17 50	14 52	11 54	11 54	15 19	14 27	8 29	19 27	20 32	20 27	18 24	26 31	19 56	15 25	18 20	27 34
67	66	45	45	32	41	37	46	52	47	42	57	55	38	38	61
26 65	50 49	26 56	8 16	20 35	17 27	52 55	22 27	28 33	31 52	30 35	35 51	31 45	31 54	40 48	29 31
91	79	62	24	64	44	67	49	63	65	65	66	77	8	88	60
158	143	107	69	96	85	104	95	115	110	105	123	132	123	126	121

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

1	2	3	»	»	2	1	»	»	»	2	1	3	2	2	4
1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
2	»	»	»	2	2	1	»	1	1	»	1	3	4	4	2
»	2	1	»	2	»	»	»	»	»	»	»	1	2	6	»
»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»
»	»	»	1	3	1	2	2	»	1	1	1	1	1	6	5
1	4	1	1	5	1	2	»	»	1	1	6	5	1	»	4
2	3	8	4	2	3	5	2	2	5	3	6	3	5	5	5
4	5	1	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	2	1	1
5	7	12	5	4	3	8	7	9	9	9	9	12	16	14	9
»	»	»	»	1	3	1	1	1	»	»	»	1	»	»	»
4	7	4	»	2	5	2	2	1	2	1	2	1	4	»	»
16	2	10	5	13	3	8	4	15	6	8	12	5	8	5	5
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
2	5	1	1	»	»	1	1	2	1	1	5	1	2	2	1
»	1	1	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	1	1
1	4	4	2	1	1	1	3	4	2	4	»	5	3	1	2
18	22	9	9	6	5	2	0	5	15	8	12	11	5	12	9
28	33	21	7	15	13	18	12	14	15	14	20	25	22	21	15
11	19	17	14	14	13	9	15	18	9	16	21	15	16	16	10
»	1	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	1	»	»	»
5	1	4	5	»	»	2	1	3	1	»	9	8	4	7	8
»	»	»	»	1	1	1	1	»	1	»	»	1	1	»	1
2	»	2	3	»	3	»	1	»	1	»	2	»	1	2	4
»	»	2	»	1	»	»	1	»	1	»	1	2	»	1	»
14	10	3	1	1	6	7	7	12	10	3	7	6	4	»	10
»	»	1	»	»	1	»	»	»	»	»	1	»	2	»	»
3	»	3	»	3	1	5	8	6	5	4	9	15	11	5	14
1	1	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	»	»	»	1
5	2	1	5	5	5	1	5	4	2	1	2	6	»	2	7
»	»	»	»	3	»	»	»	»	4	1	1	»	»	»	»
10	18	5	6	»	4	4	»	2	»	2	5	4	4	1	9
11	11	3	4	5	1	3	4	2	5	1	9	22	11	15	30
4	7	1	2	2	1	5	»	2	1	2	1	5	4	8	6
1	»	1	»	2	3	»	2	3	2	4	2	»	»	»	»
18	5	4	5	10	7	19	18	17	22	19	12	21	10	22	12
8	9	5	5	5	2	8	3	15	1	5	11	5	8	4	15
10	4	»	»	5	»	2	2	»	1	»	6	1	4	»	2

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

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

Des 121 collisions et déraillements de trains constatés en 1906, 40 ont fait des victimes, savoir (annexe XXXVIII) :

		1906.	1905.
Voyageurs . . .	Tués	»	»
	Blessés	1	»
	Contusionnés	74	61
	Totaux.	75	61
Agents du chemin de fer	Tués	4	1
	Blessés	27	1
	Contusionnés	70	67
	Totaux.	101	69
Ensemble.		176	130

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

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

	1906.	1905.
Tués	7	6
Blessés	20	10
Contusionnés	224	241
Totaux.	251	257

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

	1906.	1905.
Tuées	30	20
Blessées.	41	22
Contusionnées.	47	45
Totaux.	118	87

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

	1906.	1905.
Tués.	45	40
Blessés	80	101
Contusionnés	529	510
Totaux.	654	651

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

	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
Dans les stations . . .	18	14	18	18	20	9	7	8	12	14
Dans les ateliers . . .	»	2	1	1	»	»	1	»	»	»
En accrochant des véhicules	2	1	6	1	3	1	2	»	2	3
En décrochant des véhicules	1	2	1	»	3	»	»	»	»	1
Gardes-barrières . . .	3	4	1	3	3	2	»	1	1	1
Gardes-route	3	5	5	5	2	1	1	2	3	3
Gardes chargés du contrôle des coupons, tombés ou atteints . .	»	»	1	1	2	2	»	»	»	»
Autres agents de trains: chefs-gardes, gardes-bagages, machinistes, chauffeurs, etc., tombés ou atteints . . .	7	1	5	5	5	1	2	3	3	5
Agents atteints en dehors de tout service.	6	6	9	10	6	7	10	7	10	10
En réparant les voies et les bâtiments	2	9	3	2	1	8	4	7	7	7
Agents d'autres administrations	1	»	2	»	1	»	3	2	»	1
Ensemble . .	43	42	50	46	46	31	50	28	40	45

Résumé pour 1906.

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

	Tués.	Blessés.	Confusionnés.	TOTAL.
Voyageurs atteints . .	»	1	74	75
Employés et ouvriers du chemin de fer atteints	7	20	224	251
Personnes atteintes en circulant le long de la voie ou en traversant les passages à niveau, etc., par suite d'infractions au règlement sur la police des chemins de fer ou par la faute des agents de l'administration	4	27	70	101
Ivresse, folie et suicide	45	80	529	654
Ensemble pour l'année 1906 . .	50	41	47	118
	22	2	»	24
	108	171	944	1,223

Pour les années antérieures, voir l'annexe XL.

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

ANNÉES.	NOMBRE DES PERSONNES (1)				NOMBRE DE TRAINS-KILOMÈTRES POUR UNE PERSONNE			
	tuées.	blessées.	contusionnées.	Ensemble.	tuée.	blessée.	contusionnée.	atteinte, en général.
1897	79	892	319	1,290	591,024	52,344	146,366	36,194
1898	72	723	413	1,208	706,589	70,366	123,183	42,116
1899	118	587	1,146	1,851	473,317	95,147	48,736	30,174
1900	89	418	1,264	1,771	657,435	139,980	46,291	33,039
1901	60	266	970	1,316	739,816	222,501	61,016	44,974
1902	64	407	872	1,343	967,053	152,067	70,976	46,084
1903	58	283	766	1,107	1,109,308	227,340	83,995	58,121
1904	56	245	939	1,240	1,172,725	268,051	69,939	52,962
1905	67	134	924	1,125	1,024,955	512,477	74,320	61,042
1906	86	169	944	1,199	832,707	423,744	75,861	59,727
Moyenne pour 10 années.	77	412	856	1,345	827,493	216,403	80,068	46,443

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

§ 4. — PERSONNES TUÉES DEPUIS 1835.

Depuis l'origine des chemins de fer de l'État, il y a eu 167 personnes tuées dans les collisions et les déraillements de trains, c'est-à-dire *par le fait du service*, savoir : 81 voyageurs et 86 agents de l'administration (annexe XL).

Quant aux tués dans les gares ou en pleine voie, par suite de leur inattention ou de leur imprudence, etc., on compte 242 voyageurs et 2,507 agents de l'administration (1).

En dehors des voyageurs et des agents du chemin de fer, 1,444 personnes ont été tuées en traversant les passages à niveau, en circulant le long de la voie et sur les quais où se font les manœuvres, etc. ; 924 autres, par suite d'ivresse, folie et suicide (1).

(1) Pour l'année 1906, l'annexe XXXIX donne des détails circonstanciés au sujet de ces accidents.

V. — Contraventions.

Pendant l'année 1906, il a été constaté sur les chemins de fer exploités par l'État 982 contraventions aux lois et aux règlements de police, savoir :

Circulation illégale sur les voies ferrées et entraves apportées à la circulation des trains.	144
Plantations, dépôts, constructions, etc., dans les zones asservies du chemin de fer.	9
Faussees déclarations sur l'espèce, le poids, la quantité, l'origine ou la destination des marchandises expédiées	11
Contraventions diverses non comprises dans les trois catégories indiquées ci-dessus	59
Voyageurs dépourvus de billets réguliers	189
Voyageurs ayant sauté sur un train en marche ou ayant descendu du train avant l'arrêt, ou du côté opposé au quai de débarquement.	68
Voyageurs ayant pris place dans les voitures dont l'accès leur est interdit.	35
Voyageurs ayant commis d'autres contraventions relatives à la police des trains de voyageurs	467
Total. . .	982

Les contraventions constatées en 1905 étaient au nombre de 918. Il y a donc eu, en 1906, une augmentation de 64 contraventions.



(62)

2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITES PAR DES COMPAGNIES.

I.

Situation des lignes en exploitation.

§ 1^{er}. — LONGUEUR DES LIGNES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1906 ⁽¹⁾.

	MÈTRES COURANTS.		
	SECTIONS belges.	Prolongements sur territoire étranger.	Ensemble.
Chimay.	59,868	•	59,868
Flandre Occidentale	163,970	14,722	178,692
Gand à Terneuzen	26,438	14,390	41,078
Hasselt à Maeseyck.	40,567	•	40,567
Malines à Terneuzen	43,900	23,586	67,486
Nord-Belge	165,626	3,400	169,026
Taviers à Embresin (2)	9,433	•	9,433
Termonde à Saint-Nicolas.	21,146	•	21,146
Longueur totale exploitée (3) (voir annexe XLI).	530,998	56,298	587,296

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

(2) Chemin de fer d'intérêt local.

(3) Pour l'établissement de cette longueur, les parties de lignes communes à plusieurs compagnies ont été portées en compte à chacune des administrations qui les coexploient. La longueur de ces voies communes était de 85,689 mètres à la fin de l'exercice 1906.

Le réseau des compagnies comprenait au 31 décembre 1906 :

	Sections belges.		Prolongements sur territoire étranger.		Réseau entier.	
	Mètres.	P. o/o.	Mètres.	P. o/o.	Mètres.	P. o/o.
1° Parties affectées au transport des voyageurs et des marchan- dises	528,957	99.62	56,298	100 »	585,255	99.65
2° Parties utilisées au trafic des marchandises seulement . .	2,044	0.58	»	»	2,044	0.55
Totaux. . .	530,998	100 »	56,298	100 »	587,296	100 »

Ce réseau se trouve établi à double voie sur une étendue de 149,505 mètres, représentant 25.45 p. c. de la longueur totale, et à simple voie sur une étendue de 437,791 mètres, représentant 74.55 p. c. de cette longueur.

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

§ 2. — DÉVELOPPEMENT DES VOIES FERRÉES.

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

		Longueur en mètres.	
		En 1906.	En 1905.
Voies principales.	Sections belges	680,505	680,517
	Prolongements sur territoire étranger . .	56,298	56,298
	Ensemble. . .	736,801	736,815
Voies accessoires, de garage, de service, etc.		317,495	310,028
Totaux. . .		1,054,294	1,046,843

Les voies principales parcourues par les trains représentent 69.89 p. c. et les voies accessoires 30.11 p. c. du réseau exploité en 1906.

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

L'annexe XLII indique, par compagnie, le nombre de bureaux existant sur les chemins de fer concédés à la fin de l'année 1906.

En voici les chiffres totaux, comparés aux données correspondantes de 1905 :

	SUR les sections belges.		SUR les sections étrangères.		Ensemble.		
	1906	1905	1906	1905	1906	1905	Différences pour 1905.
Stations	422	422	45	45	437	437	»
Haltes	49	49	»	»	49	49	»
Points d'arrêt.	59	59	1	1	60	60	»
Totaux.	200	200	46	46	216	216	»

Les 437 stations existant fin 1906 comprennent 32 ⁽¹⁾ *gares communes*, utilisées par plusieurs administrations.

§ 4. — GARES PRIVÉES ET RACCORDEMENTS INDUSTRIELS.

L'annexe XLII montre, par compagnie, le nombre des établissements industriels reliés aux chemins de fer concédés à la fin de l'année 1906.

Elle peut se résumer comme il suit :

	1906	1905	Différences pour 1905.
Établissements raccordés aux chemins de fer en pleine voie (gares privées). .	40	41	— 1
Établissements reliés aux stations des compagnies	88	86	+ 2
Totaux.	128	127	+ 1

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

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

Il y avait, au 31 décembre 1906, huit raccordements de lignes vicinales aux chemins de fer concédés et on comptait dix traversées à niveau par des vicinaux. Cette situation est la même qu'en 1905.

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

II.

Situation du matériel roulant.

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

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

	En 1906.	En 1905.	Différences pour 1906.
Locomotives	300	299	+ 1
Tenders.	210	217	— 7
Voitures à vapeur	7	7	"
	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>
Véhicules { à voyageurs	476	502	— 26
à bagages	224	224	"
à marchandises	7,261	7,187	+ 74
pour services divers	56	37	— 1
Ensemble	<u>7,997</u>	<u>7,950</u>	<u>+ 47</u>

Relativement à la longueur *effective* totale exploitée à la fin de l'année (587¹,296) il y avait :

		Par kilomètre de ligne.	
		En 1905.	En 1906.
Matériel de traction.	Locomotives ⁽¹⁾	0.52	0.52
	Tenders	0.35	0.37
		<u> </u>	<u> </u>
Matériel de transport.	Voitures à voyageurs ⁽²⁾	0.81	0.85
	Fourgons à bagages	0.38	0.38
	Wagons à marchandises	12.36	12.23
	Véhicules divers	0.06	0.06
Ensemble.		<u>13.61</u>	<u>13.52</u>

⁽¹⁾ Y compris les voitures à vapeur.

⁽²⁾ Non compris les voitures à vapeur.

III.

Parcours des trains.

L'annexe XLIV montre, par compagnie et par nature d'emploi, le parcours kilométrique effectué, en 1906, par les trains des chemins de fer concédés.

Elle peut se résumer comme il suit :

PARCOURS KILOMÉTRIQUE EFFECTUÉ					
SUR LES LIGNES				Ensemble.	
		exploitées par les compagnies.	aboutissantes ou étrangères.		
Trains de voyageurs.	{	En 1906. . .	3,933,902	32,320	3,966,222
		En 1905. . .	3,905,616	30,401	3,936,017
Différences pour 1906. . .		+ 28,286	+ 1,919	+ 30,205	
Trains de marchandises . . .	{	En 1906. . .	2,140,933	12,081	2,153,014
		En 1905. . .	2,013,585	12,081	2,025,666
Différences pour 1906. . .		+ 127,348	"	+ 127,348	
Trains mixtes.	{	En 1906. . .	446,105	27,740	473,845
		En 1905. . .	444,730	27,740	472,470
Différences pour 1906. . .		+ 1,375	"	+ 1,375	
TOTAUX.	{	En 1906. . .	6,520,940	72,441	6,593,081
		En 1905. . .	6,363,931	70,222	6,434,153
Différences pour 1906. . .		+ 157,009	+ 1,919	+ 158,928	

IV.

Mouvement et recette des transports ⁽¹⁾.

Au point de vue de l'exploitation, la situation des lignes concédées a subi, en 1906, la modification suivante :

Le 5 mai 1906 il a été conclu une convention en vue de la reprise éventuelle, par le Gouvernement belge, des chemins de fer de la Flandre Occidentale.

Conformément à l'article 2 des dispositions contractuelles, la Société exploite provisoirement ces railways, depuis le 1^{er} janvier 1906, pour compte du Trésor, sous réserve de ratification de la convention par le pouvoir législatif.

*
* *

Le mouvement et la recette des diverses catégories de transports se rapportant aux lignes administrées par des compagnies, y compris le réseau de la Flandre Occidentale, s'établissent comme il suit :

§ 1^{er}. — VOYAGEURS.

Les résultats généraux des transports de voyageurs, en 1906 et en 1905, se résument ainsi (voir annexe XLV) :

	MOUVEMENT.			RECETTE.			PRODUIT MOYEN par voyageur.		
	1906.	1905.	Différences pour 1906.	1906.	1905.	Différences pour 1906.	1906.	1905.	Différences pour 1906.
1 ^{re} classe	365,172	390,460	— 25,297	745,338	802,467	— 57,149	2.041	2.055	— 0.014
2 ^e —	2,179,516	2,271,321	— 91,805	1,985,732	2,260,871	— 275,139	0.911	0.995	— 0.084
3 ^e —	15,037,329	15,268,603	— 231,274	5,854,144	6,053,561	— 199,417	0.389	0.396	— 0.007
Ensemble	17,602,017	17,950,393	— 348,376	8,585,214	9,116,919	— 531,705	0.483	0.508	— 0.020

En 1906, le mouvement et la recette des voyageurs ont diminué, respectivement, de 1.94 p. c. et de 5.83 p. c., comparativement aux données correspondantes de 1905.

Le nombre de voyageurs a progressé, en 1906, sur les cinq chemins de fer concédés suivants : Malines à Terneuzen (131,006 voyageurs *en plus*), Termonde à Saint-Nicolas (16,837 voyageurs), Chimay (16,178 voyageurs), Gand à Terneuzen (1,074 voyageurs) et Tavier à Embresin (576 voyageurs). Par contre, ce mouvement a fléchi sur les trois autres railways concédés : Nord-Belge (491,850 voyageurs *en moins*), Flandre Occidentale (18,022 voyageurs) et Hasselt à Maeseyck (4,193 voyageurs).

(1) Tous les chiffres mentionnés dans ce chapitre et dans ceux qui le suivent se rapportent non seulement aux lignes concédées exploitées en Belgique, mais à leurs compléments, d'une étendue de 56,298 mètres en 1906 et en 1905, établis sur territoire étranger. Faute de comptabilités distinctes, les moyennes ont dû être calculées sur l'ensemble de l'exploitation.

Quant aux recettes provenant du transport des voyageurs, elles se sont accrues, en 1906, sur sept lignes, notamment sur celles de la Flandre Occidentale (50,307 francs *en plus*), de Malines à Terneuzen (28,063 francs), de Termonde à Saint-Nicolas (8,487 francs), et de Chimay (7,687 francs). Une diminution de ces recettes ne s'est produite, en 1906, que sur les lignes du Nord-Belge (629,399 francs *en moins*).

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

	Par kilomètre de ligne :	
	Mouvement.	Recette.
	Voyageurs.	Francs.
En 1906	29,971	14,618 20
En 1905	30,564	15,523 55
Diminution pour 1906.	593	905 35

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

	Mouvement.		Recette.	
	En 1906.	En 1905.	En 1906.	En 1905.
1 ^{re} classe.	2.08 %	2.18 %	8.68 %	8.80 %
2 ^e —	12.38 %	12.65 %	25.13 %	24.80 %
3 ^e —	85.54 %	85.17 %	68.19 %	66.40 %
	100. »	100. »	100. »	100. »

La recette des voyageurs représente 26.48 p. c. du produit total de l'exploitation en 1906 et 29.97 p. c. en 1905.

§ 2. — BAGAGES.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1906.	1905.	Différence pour 1906.	1906.	1905.	Différence pour 1906.
Transports	taxés au minimum (colis) .	31,432	29,748	+ 1,684	372,903	357,752	+15,150
	— au poids (quintaux) .	127,933	131,344	— 3,411			

Le produit de ces transports s'est accru, en 1906, de 15,150 francs ou de 4.24 p. c. ; il entre pour 1.15 p. c. dans la recette générale de l'exploitation en 1906 et pour 1.18 p. c. en 1905.

§ 3. — PETITES MARCHANDISES.

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

						MOUVEMENT.			RECETTE.		
						1906.	1905.	Différences pour 1906.	1906.	1905.	Différence pour 1906.
Envois	{	taxés au minimum (colis). . .	140,580	140,551	— 151	{	1,933,926	1,753,257	+180,669		
		— au poids (quintaux). . .	1,009,737	914,427	+ 95,350						

La recette produite par cette catégorie de transports a progressé en 1906 de 180,669 francs ou de 10.30 p. c.; elle forme 5.97 p. c. de la recette totale en 1906 et 5.76 p. c. en 1905.

§ 4. — GROSSES MARCHANDISES.

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

MOUVEMENT.				RECETTE.			
		1906.	1905.	Différences pour 1906.	1906.	1905.	Différence pour 1906.
Expéditions	taxées au minimum (nombre).	57,418	56,133	+ 1,285	18,754,848	16,910,633	+1,844,215
	— au poids . . (tonnes).	17,956,538	15,990,081	+ 1,966,457			

La recette provenant des grosses marchandises, en 1906, a augmenté de 1,844,215 francs ou de 10.90 p. c. par rapport au chiffre correspondant de 1905.

En 1906, il y a eu accroissement de produits sur six railways concédés, principalement sur les lignes du Nord-Belge (1,514,295 francs *en plus*), puis sur celles de Malines à Terneuzen (195,237 francs), de la Flandre Occidentale (94,407 francs) et de Chimay (44,425 francs). Il n'y a eu diminution de recettes que sur les chemins de fer de Tavier à Embresin (12,945 francs *en moins*) et de Termonde à Saint-Nicolas (8,150 francs).

*
* *

Le produit du trafic des grosses marchandises constitue 57.85 p. c. de la recette générale de l'exploitation en 1906 et 55.59 p. c. en 1905.

§ 5. — FINANCES.

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

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1906.	1905.	Différence pour 1906	1906.	1905.	Différence pour 1906
Groups	115,968	115,907	— 20	20,266	19,184	+ 1,082

La recette des articles de finances correspond à 0.06 p. c. du produit total de l'exploitation en 1906 comme en 1905.

§ 6. — ÉQUIPAGES.

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

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1906.	1905.	Différences pour 1906	1906.	1905.	Différences pour 1906
Équipages { transportés à grande vitesse	9	12	— 3	239	1,830	— 1,391
— à petite —	2,438	2,325	+ 113	17,413	16,787	+ 626
Ensemble	2,447	2,337	+ 110	17,652	18,417	— 765

Le produit des expéditions d'équipages représente 0.05 p. c. de la recette générale en 1906 et 0.06 p. c. en 1905.

§ 7. — CHEVAUX ET BESTIAUX.

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

	MOUVEMENT.			RECETTE.				
	1906.	1905.	Différences pour 1906	1906.	1905.	Différences pour 1906		
Transports effectués (1) {	à grande vitesse {	taxés par envoi (expéditions) . . .	307	255	+ 52	4,786	4,027	+ 759
		— par tête (animaux)	"	"	"			
	à petite vitesse {	taxés par envoi (expéditions) . . .	6,304	6,491	— 187	121,692	124,415	— 2,723
		— par tête (animaux)	16,200	15,900	+ 300			
Ensemble : Transports {	taxés par envoi (expéditions) . . .		6,611	6,746	— 135	128,478	128,442	— 1,964
	— par tête (animaux)		16,200	15,900	+ 300			

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

La recette afférente aux transports d'animaux entre pour 0.39 p. c. dans le produit total de l'exploitation en 1906 et pour 0.42 p. c. en 1905.

§ 8. — PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Ces produits se sont élevés :	en 1906, à	fr. 2,611,585
	en 1905, à	2,118,514
Augmentation en 1906.		fr. 493,069

Les produits extraordinaires forment 8.05 p. c. de la recette totale en 1906 et 6.96 p. c. en 1905.

§ 9. — RÉCAPITULATION DES RECETTES.

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

et (voir annexe XLV) :

	En 1906.	En 1905.	Différences pour 1906.		
Voyageurs	fr. 8,585,214	9,116,919	—	551,705	
Bagages.	372,902	537,752	+	15,150	
Marchandises	petites	1,933,926	1,753,257	+	180,669
	grosses.	18,754,848	16,910,633	+	1,844,215
Finances	20,266	19,184	+	1,082	
Équipages	17,652	18,417	—	765	
Chevaux et bestiaux.	126,478	128,442	—	1,964	
Ensemble	fr. 29,811,286	28,504,604	+	1,506,682	
Produits extraordinaires	2,611,585	2,118,514	+	493,069	
Totaux	fr. 32,422,669	30,422,918	+	1,999,751	

Les recettes totales opérées en 1906 ont ainsi augmenté de 1,999,751 francs ou de 6.57 p. c., comparativement à celles qui ont été réalisées en 1905.

Les recettes encaissées par chacune des compagnies en 1906 présentent, par rapport aux produits perçus en 1905, les différences ci-après :

	MONTANT TOTAL DES RECETTES.		Différences pour 1906.	
	EN 1906.	EN 1905.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Chimay	845,625	783,865	+ 59,760	+ 7.62
Flandre-Occidentale	4,504,849	4,354,011	+ 150,838	+ 5.46
Gand-Terneuzen.	757,666	749,768	+ 7,898	+ 1.05
Hasselt-Maeseyck	255,159	240,068	+ 15,071	+ 6.28
Malines-Terneuzen	2,242,445	2,020,105	+ 222,540	+ 11.01
Nord-Belge.	23,444,102	21,889,417	+ 1,554,685	+ 7.10
Taviers-Embresin	60,070	71,452	— 11,562	— 15.91
Termonde-Saint-Nicolas	514,775	514,232	+ 543	+ 0.17
TOTAUX.	32,422,669	30,422,918	+ 1,999,751	+ 6.57

Comme le montre ce tableau, les produits bruts de l'exploitation, en 1906, se sont accrus sur sept lignes concédées, principalement sur celles du Nord-Belge (1,554,685 francs *en plus*), ensuite sur celles de Malines à Terneuzen (222,540 francs), de la Flandre Occidentale (150,838 francs) et de Chimay (59,760 francs).

Ces produits n'ont fléchi que sur le railway de Tavier à Embresin (11.362, francs *en moins*).

Proportionnellement, la progression des produits de toute nature, en 1906, a été la plus sensible sur le railway de Malines à Terneuzen (11.04 p. c. *en plus*), puis sur les lignes de Chimay (7.62 p. c.), du Nord-Belge (7.10 p. c.), et de Hasselt à Maeseyck (6.28 p. c.).

*
* * *

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

	En 1906.		En 1905.
Voyageurs	26.48	100. "	29.97
Bagages.	1.15		1.18
Marchandises { petites.	5.97		5.76
{ grosses.	57.85		55.59
Finances	0.06		0.06
Équipages	0.05		0.06
Chevaux et bestiaux	0.39		0.42
Produits extraordinaires.	8.05		6.96

V.

Dépenses d'exploitation.

L'annexe XLV donne la répartition, par compagnie, des dépenses d'exploitation effectuées en 1906.

Ces dépenses sont ci-après comparées aux chiffres correspondants de 1905 :

	MONTANT TOTAL DES DÉPENSES.		DIFFÉRENCES POUR 1906.	
	EN 1906.	EN 1905.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. o/o.
Chimay	468,795	467,805	+ 990	+ 0.21
Flandre Occidentale.	2,443,437	2,401,046	+ 42,391	+ 1.77
Gand-Terneuzen	493,508	463,083	+ 30,425	+ 6.57
Hasselt-Maeseyck	251,905	230,837	+ 21,068	+ 9.13
Malines-Terneuzen	1,240,268	1,149,982	+ 90,286	+ 7.85
Nord-Belge.	8,803,915	8,469,659	+ 334,256	+ 3.95
Tavier-Embrasin	32,944	41,247	— 8,303	— 20.43
Termonde-Saint-Nicolas.	470,006	457,535	+ 12,471	+ 7.92
TOTAUX. . .	43,904,778	43,384,494	+ 520,284	+ 3.91

L'augmentation totale des dépenses en 1906, par rapport à celles de 1905, est de 520,284 francs ou de 3.91. p. c.

D'après les chiffres du tableau qui précède, les frais de l'exploitation se sont accrus, en 1906, sur sept chemins de fer concédés, principalement sur les lignes du Nord-Belge (334,256 francs *en plus*), puis sur celles de Malines à Terneuzen (90,286 francs) et de la Flandre Occidentale (42,391 francs).

Ces frais n'ont diminué que sur le railway de Tavieres à Embresin (8,303 francs *en moins*).

Proportionnellement, les accroissements de dépenses de l'exploitation en 1906, sont attribuables notamment aux lignes de Hasselt à Maeseyck (9.13 p. c. *en plus*), de Termonde à Saint-Nicolas (7.92 p. c.) et de Malines à Terneuzen (7.83 p. c.).

VI.

Produits nets de l'exploitation.

L'annexe XLV indique le montant des recettes nettes de l'exploitation encaissées en 1906 par chacune des compagnies.

Ces produits nets sont ci-dessous comparés à ceux de l'exercice 1905.

	MONTANT TOTAL DES RECETTES NETTES.		DIFFÉRENCES POUR 1906.	
	En 1906.	En 1905.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Chimay	374,850	316,060	+ 58,770	+ 18.59
Flandre Occidentale.	2,061,412	1,052,965	+ 1,008,447	+ 5.55
Gand-Terneuzen	284,158	286,685	— 22,527	— 7.86
Hasselt-Maeseyck	3,254	9,231	— 5,977	— 64.96
Malines-Terneuzen	1,002,177	870,125	+ 132,054	+ 15.18
Nord-Belge.	14,640,187	13,419,758	+ 1,220,429	+ 9.09
Tavieres-Embresin	27,126	30,185	— 3,059	— 10.15
Termonde-Saint-Nicolas	144,767	156,717	— 11,950	— 7.62
TOTAUX. . .	18,517,891	17,041,724	+ 1,476,167	+ 8.66

L'accroissement total des produits nets, en 1906, en comparaison de ceux de 1905, est de 1,476,167 francs ou de 8.66 p. c.

Les bénéfices obtenus en 1906 ont augmenté, par rapport au rendement net de l'exploitation en 1905, sur quatre railways concédés, particulièrement sur le Nord-Belge (1,220,429 francs *en plus*), ensuite sur les lignes de Malines à Terneuzen (132,054 francs), de la Flandre Occidentale (108,447 francs) et de Chimay (58,770 francs). Ces bénéfices ont baissé sur les quatre autres chemins de fer, notamment sur ceux de Gand à Terneuzen (22,527 francs *en moins*) et de Termonde à Saint-Nicolas (11,950 francs).

Proportionnellement, la progression des recettes nettes a été la plus sensible sur les railways de Chimay (18.59 p. c. *en plus*) et de Malines à Terneuzen (13.18 p. c.).

Quant à la dépression de ces recettes, elle s'applique principalement au chemin de fer de Hasselt à Maeseyck (64.96 p. c. *en moins*).

VII.

Coefficients de l'exploitation.

Le rapport proportionnel des dépenses totales aux recettes brutes de l'exploitation, en 1906, est indiqué à l'annexe XLV, pour chaque compagnie intéressée.

Voici la comparaison de ces proportions aux mêmes données de 1905 :

	COEFFICIENTS DE L'EXPLOITATION.		DIFFERENCES POUR 1906.	
	En 1906.	En 1905.	En plus.	En moins.
	P. C.	P. C.	P. C.	P. C.
Chimay	55.57	59.67	"	4.10
Flandre Occidentale.	54.24	55.14	"	0.90
Gand-Terneuzen	65.15	61.76	3.37	"
Hasselt-Maeseyck	98.75	96.15	2.58	"
Malines-Terneuzen	55.51	56.92	"	1.61
Nord-Belge.	57.55	58.69	"	1.14
Taviers-Embresin	54.84	57.74	"	2.90
Termonde-Saint-Nicolas	54.01	50.13	3.88	"
Réseaux réunis.	42.87	45.98	"	1.11

Ce tableau montre que le rapport pour cent des frais de l'exploitation aux recettes brutes totales de 1906, comparativement aux résultats de l'exercice 1905, a déchu sur cinq chemins de fer concédés, notamment sur ceux de Chimay (4.10 p. c. *en moins*) et de Taviers à Embresin (2.90 p. c.). Le coefficient d'exploitation a augmenté sur les lignes de Termonde à Saint-Nicolas (3.88 p. c. *en plus*), de Gand à Terneuzen (3.37 p. c.) et de Hasselt à Maeseyck (2.58 p. c.).

VIII.

Résultats généraux de l'exploitation.

Les résultats généraux de l'année 1906, comparés à ceux de l'exercice précédent, peuvent se résumer comme il suit :

	En 1906.	En 1905.	Différences pour 1906.
Longueur kilométrique <i>moyenne</i> exploitée .	587km.296	587km.296	"
Parcours kilométrique des trains (voir annexe XLIV).	6.593,081km	6.454.153km	+ 138,928km
Recettes brutes (voir annexe XLV) . . fr.	52,422,659	50,422,918	+ 1,999,751
Dépenses d'exploitation (—) . . .	15,904,778	15,581,194	+ 525,584
Recettes nettes (—) . . fr.	18,517,891	17,041,724	+ 1,476,167
Rapport proportionnel des dépenses d'explo- itation au total général des recettes. . .	42.87 p. %	45.98 p. %	— 1.11 p. %.

Par unité de travail, ces résultats donnent, en 1906, pour chacune des compagnies exploitantes et pour l'ensemble de leurs lignes, les chiffres suivants :

	PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ :			PAR TRAIN-KILOMÈTRE :		
	Recette.	Dépense.	Bénéfice.	Recette.	Dépense.	Bénéfice.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Chimay.	14,091	7,830	6,261	2.6512	1.4732	1.1780
Flandre Occidentale	25,210	13,674	11,536	2.8699	1.5566	1.3133
Gand à Terneuzen	18,415	12,014	6,431	3.4991	2.2792	1.2199
Hasselt à Maeseyck.	6,289	6,209	80	1.7138	1.6921	0.0217
Malines à Terneuzen	33,228	18,378	14,850	3.6389	2.0126	1.6263
Nord-Belge (1).	138,701	52,086	86,615	6.5868	2.4735	4.1133
Taviers à Embresin.	6,368	3,492	2,876	1.5017	0.8236	0.6781
Termonde à Saint-Nicolas . . .	14,886	8,040	6,846	2.5329	1.3680	1.1649
Pour l'ensemble des lignes. { En 1906 . .	55,207	23,676	31,531	4.9177	2.1090	2.8087
{ En 1905 . .	51,801	22,784	29,017	4.7283	2.0797	2.6486
Augmentations en 1906 . .	3,406	892	2,514	0.1894	0.0293	0.1601

IX.

Personnel.

L'annexe XLVI présente la situation numérique, par compagnie, du personnel utilisé par les chemins de fer concédés à la fin de l'année 1906.

En voici les chiffres totaux comparés aux données correspondantes de 1905 :

	En 1906.	En 1905.	En plus pour 1906.
Fonctionnaires et employés de tous grades.	1,410	1,374	36
Agents divers et ouvriers	4,660	4,462	198
Totaux.	6,070	5,836	234

(1) Les moyennes par kilomètre exploité données en 1905 pour les lignes du Nord-Belge sont inexactes; il faut 129,505 francs pour la recette, 50,108 francs pour la dépense et 79,395 francs pour le bénéfice par kilomètre.

. X.

Accidents.

L'annexe XLVII donne le relevé, par compagnie, des accidents survenus aux personnes, en 1906, sur les chemins de fer concédés. Ce relevé, comparé à celui des accidents qui se sont produits en 1905, peut se résumer comme il suit :

NOMBRE DE VICTIMES					
		Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
A. Par le fait du service (collisions et déraillements)	Voyageurs.	4	3	6	10
	Agents des compagnies	3	2	»	5
	Personnes étrangères au service, autres que des voyageurs	»	»	5	5
Ensemble.	{ En 1906. . .	4	3	11	20
	{ En 1905. . .	1	1	3	5
Différences pour 1906. . .		+ 3	+ 4	+ 8	+ 15
B. Par le fait des victimes ou de circonstances di- verses (imprudence, sui- cide, etc.)	Voyageurs.	4	14	3	21
	Agents des compagnies	3	15	26	44
	Personnes étrangères au service, autres que des voyageurs.	6	2	7	15
Ensemble.	{ En 1906. . .	13	31	36	80
	{ En 1905. . .	9	36	46	61
Différences pour 1906. . .		+ 4	— 5	+ 20	+ 19
TOTAUX . .	{ En 1906. . .	17	36	47	100
	{ En 1905. . .	10	37	49	66
Différences pour 1906. . .		+ 7	— 1	+ 28	+ 34

XI.

Contraventions.

Le nombre des contraventions aux lois et aux règlements de police, constatées pendant les années 1906 et 1905 sur les chemins de fer concédés, est indiqué ci-après :

	En 1906.	En 1905
Circulation illégale sur les voies ferrées et dans les stations.	34	9
Entraves apportées à la circulation des trains.	3	3
Abandon d'attelages dans les stations ou dans les dépendances des railways.	3	4
Érection d'établissements prohibés dans la zone asservie des chemins de fer	1	9
Voyageurs dépourvus de billets ou munis de coupons irréguliers.	31	30
Voyageurs descendus des trains en marche ou du côté opposé à celui qui est indiqué par l'administration	5	6
Voyageurs ayant pris place dans des compartiments réservés aux dames ou dans des véhicules dont l'accès est interdit au public	»	1
Voyageurs ayant fumé dans les voitures non réservées à cet usage	6	7
Voyageurs ayant commis d'autres contraventions relatives à la police des trains de voyageurs.	2	2
Faussees déclarations sur l'espèce, le poids ou la quantité des marchandises expédiées	»	1
Contraventions aux mesures de précaution à observer par les usagers des passages à niveau privés	»	1
Totaux . . .	85	73
Augmentation pour 1906. . .	12	

XII.

Améliorations et innovations.

Les principales améliorations et innovations réalisées en 1906, dans les divers services des lignes concédées, sont les suivantes :

CHIMAY.

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

Construction d'une maisonnette de garde au passage à niveau n° 2 à Momi-gnies et de deux annexes au bâtiment de Seloignes-Monceau.

Installation d'un pont à peser de 40 tonnes à Lompret.

FLANDRE OCCIDENTALE.

Adhésion à la généralisation des abonnements à longue durée, valables sur toutes les lignes belges.

Adoption de toutes les modifications et extensions de tarifs proposées en service mixte avec le réseau de l'État Belge, pour le transport des voyageurs et des marchandises.

Construction d'un étage sur le bâtiment servant de bureau à l'atelier de Saint-Michel.

Continuation des travaux d'aménagement et d'extension des voies, etc., à la station de Lichtervelde.

Extension du pavage de la cour aux marchandises à la station de Lendelede.

Prolongement de la voie de la cour aux marchandises et extension du pavage du quai à marchandises à la station de Heule.

Travaux d'aménagement et d'extension des voies et création d'une deuxième cour aux marchandises à la station de Menin.

Déplacement des signaux à distance, installation de deux disques d'arrêt et d'enclenchements économiques à la station de Wervicq.

Continuation des travaux d'extension des voies et de création d'une nouvelle cour aux marchandises; détournement d'un sentier et suppression d'un passage à niveau; établissement de barrières roulantes, enclenchements économiques, etc., à la station d'Aersele.

Amélioration de l'éclairage par l'addition de lampes Washington et autres à Menin, à Ypres, à Zonnebeke, à Moorslede et aux ateliers de Bruges et de Saint-Michel.

Installation d'une foreuse électrique dans la chaudronnerie de l'atelier de Saint-Michel.

Installation d'une meule éméri dans les ateliers d'Ypres et de Courtrai et de deux petites meules, pour l'affûtage des mèches hélicoïdales, dans les ateliers de Saint-Michel et de Courtrai.

Installation d'un jeu de vérins destiné au levage des locomotives dans les ateliers de Courtrai et d'Ypres.

Transformation de 16 wagons fermés de 10 tonnes.

Construction de 2 voitures mixtes, de 4 voitures de 3^e classe, de 2 fourgons, de 8 wagons fermés de grande capacité et de 2 wagons à haussettes.

Application du frein Westinghouse à 5 locomotives.

GAND A TERNEUZEN.

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

Agrandissement de la gare de Philippine; construction de maisons pour gardes-barrières en Hollande.

Mise hors de service de 4 wagons de 5 tonnes.

HASSELT A MARESEYCK.

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

Mise en œuvre de 75 rails en acier de 9 mètres en remplacement de rails en fer de 6 mètres.

Améliorations diverses aux maisonnettes de gardes des passages à niveau nos 1 et 14.

MALINES A TERNEUZEN.

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

Renouvellement de 3,198 mètres courants de voie par des rails en acier de 40^{kg}.650, ainsi que de 5,158 billes en sapin par des traverses en chêne et 956 billes en sapin par des travers de la même essence.

Construction de voies nouvelles dans les stations de Saint-Nicolas, Tamise et Axel.

Établissement de ponts à peser pour chariots dans les stations de La Clinge et de Sluyskil.

Création d'un point d'arrêt au Kalf, entre Saint-Gilles et La Clinge.

Suppression du passage à niveau du sentier n° 42 dit « Vlietstraat », à Tamise.

Exécution d'autres travaux, tels que : prolongement de plusieurs aqueducs, établissement d'un pavage d'accès à la cour aux marchandises de Sluyskil, agrandissement d'une maisonnette de garde, construction de puits pour eau potable à 3 maisonnettes, etc.

Mise en service de deux nouvelles locomotives et renouvellement de la chaudière d'une autre locomotive.

Réparations importantes à plusieurs locomotives et transformation de la voiture à vapeur n° 2 en voiture de 5^e classe avec fourgon à bagages.

NORD-BELGE.

Réédition du tarif franco-belge-est pour le transport des voyageurs et des bagages. Substitution du barème intérieur au barème international sur les lignes Nord-belges.

Adhésion à la généralisation des abonnements à longue durée, valables sur toutes les lignes belges. Émission d'abonnement de l'espèce, de 5^e classe, payables par fractions trimestrielles.

Création, en service anglo-allemand, de billets simples valables par Liège-Namur-Erquelines et de billets « aller-retour » valables concurremment par cette voie et par celle de Bruxelles-Calais.

Introduction d'un supplément au tarif intérieur de la Compagnie pour le trafic des marchandises, tapissières, etc.

Extension des tarifs spéciaux nos 7 et 12 au macadam destiné à des tra-

vaux à effectuer à l'intérieur du pays, ainsi qu'au silex en pierres et au silex concassé.

Érection en station, de la halte de Selessin, et ouverture de ce bureau aux envois par charges complètes.

Établissement du service du camionnage à la gare de Kinkempois et à la station de Selessin.

Organisation de deux nouveaux trains-tramways n^{os} 236 et 237, entre Liège-Guillemins et Flémalle.

Prolongement jusqu'à Givet, du parcours des trains n^{os} 90 et 91 qui circulaient entre Namur et Hastières.

Octroi d'arrêts nouveaux : au train n^o 26 à Engis ; aux trains n^{os} 2 et 41 au passage à niveau rue de la Meuse ; au train n^o 12 (ancien n^o 102) à Selessin, et au train n^o 22 à Hermeton.

Installations complémentaires de sécurité réalisées aux gares de Kinkempois, Statte, Yvoir, Dinant, Lobbes, Erquelinnes.

Établissement d'un abri pour les voyageurs sur le quai de gauche au P. A. des Hauts-Fourneaux, à Ougrée.

Établissement d'un quai extérieur avec portique, à Selessin.

Agrandissement de la gare d'Yvoir en vue de la réception des lignes de Tamines et de Ciney.

Amélioration de la distribution des bâtiments des voyageurs des stations de Lobbes et de Thuin.

Établissement, à Erquelinnes, d'un portique sur le quai de gauche prolongé.

TAVIERS A EMBRESIN.

Introduction d'un supplément au tarif intérieur du railway, pour le trafic des marchandises, tapissières, etc.

Réfection sur 800 mètres de voie des billes en fer existantes par des billes en chêne.

TERMONDE A SAINT-NICOLAS.

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

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

Création de deux nouveaux trains entre Termonde et Hamme.

Réparation des quais d'embarquement de 4 stations.

Placement d'un appareil micro-téléphonique aux bureaux de l'exploitation, à Saint-Nicolas.



(82)

ANNEXES
DE LA PARTIE A.

ACTIF.

N° I. -- Bilan général

I. — Premier établissement.			
A. — Lignes construites directement par l'État :			
a) Lignes en exploitation et parachèvement y relatif	494,791,970 01	}	578,981,619 50
b) — en construction	47,225,015 75		
c) Travaux en cours d'exécution	28,987,105 52		
d) Aliénations d'immeubles, subsides, etc	7,977,408 22		
B. — Lignes construites à forfait :			
a) Lignes en exploitation	156,007,124 10	}	174,236,950 67
b) Parachèvement { travaux livrés à l'exploitation	18,102,432 57		
— en cours d'exécution	67,594 »		
C. — Lignes rachetées :			
a) Coût des lignes	758,891,023 65	}	891,956,124 20
b) Parachèvement y effectué par l'État { travaux livrés à l'exploitation	150,516,516 84		
— en cours d'exécution	2,548,785 75		
D. — Lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts des recettes :			
a) Parachèvement effectué par l'État { travaux livrés à l'exploitation	9,605,547 86	}	9,605,547 86
— en cours d'exécution	»		
E. — Sommes appliquées aux dépendances des stations de tout le réseau exploité : signaux, excentriques, rails mobiles, évitements, plates-formes tournantes, réservoirs, colonnes hydrauliques, candélabres, pavage, éclairage électrique et au gaz, etc.			61,405,017 81
F. — Dépenses générales pour études de projets de construction de lignes : personnel, mobilier et frais de bureau, etc.			16,216,083 75
G. — Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines fixes, outillage et installations électriques des services de la traction (ateliers, dépôts, etc.).			
Commandé par l'État	508,039,022 35	}	598,215,186 98
Repris aux compagnies.	90,173,264 63		
Ensemble du capital de 1^{er} établissement. fr.			2,330,672,930 77
II. Dépenses de parachèvement imputées sur les budgets de l'exploitation (1) .			11,090,458 79
III. Recettes.			
Recettes brutes de l'exploitation	5,930,584,016 08	}	5,938,256,784 91
Produits divers encaissés par l'administration des domaines pour le compte du chemin de fer.	7,672,768 23		
IV. Approvisionnements en dépôts. (Annexes XVII et XXIX.)			51,199,568 50
Total de l'actif fr.			8,331,219,622 97

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

au 31 décembre 1906.

PASSIF.

I. Capital.		
Dotation dont le Trésor a disposé pour l'amortissement :		
a) Dette consolidée fr.	240,440,207 64	286,082,027 50
b) Annuités de rachat	45,641,819 92	
Amortissements indirects	7,977,408 22	204,059,408 78
Reste à amortir :		
a) Dette consolidée	1,758,050,425 52	2,050,013,454 00
b) Annuités de rachat	207,074,011 07	
Montant du capital de premier établissement. . . fr.		2,330,672,930 77
II. Charges financières du capital. (Annexe V.)		
Intérêts et amortissement fr.		2,074,523,084 10
III. Redevances et loyers. (Annexe V.)		
Parts des recettes attribuées aux sociétés dont l'État exploite les lignes . . . fr.		250,440,553 12
Loyer de la ligne de Spa à la frontière		13,501,538 83
Quote-part du loyer de la ligne d'Anvers à Rotterdam		8,203,480 »
IV. Dépenses. (Annexe IV)		
Dépenses d'exploitation.		3,350,161,818 50
Pensions des anciens fonctionnaires et employés imputées sur le budget de la dette publique		19,144,000 »
Total du passif fr.		8,224,711,084 21
Pour	Parachèvement sur compte d'exploitation fr.	11,090,438 79
balance.	Approvisionnements en réserve dans les dépôts	51,199,368 50
	Solde actif fin 1906	41,218,631 47
Ensemble fr.		8,331,219,522 97

DÉPENSES.

N° II. — *Compte définitif de*

Services communs.	
Traitements et indemnités	512,617 72
Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	162,516 »
Matériel et fournitures de bureau	995,445 »
Subsides à la caisse d'assurance et de retraite des fonctionnaires et employés du Grand Central Belge.	82,000 »
Subside à la caisse des ouvriers de l'administration (part du chemin de fer).	1,248,878 »
Secours aux ouvriers	149,851 »
Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité	78,507 80
Conférences des chemins de fer belges et conférences internationales	24,038 80
	3,285,754 32
Voies et travaux.	
Traitements et indemnités { entretien	2,274,830 95
{ construction	(1) 337,453 »
Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	7,850,059 39
Billets, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie	6,502,278 44
Travaux d'entretien et d'amélioration	11,640,564 30
	28,411,186 08
Traction et matériel.	
Traitements et indemnités	2,779,408 61
Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	24,807,776 10
Primes d'économie et de régularité.	1,534,650 12
Combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois	21,150 000 »
Entretien et renouvellement du matériel	51,020.995 68
	81,112,819 00
Exploitation.	
Traitements et indemnités	15,359,577 41
Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois; camionnage.	15,574.785 58
Primes pour encourager la marche régulière des convois	728,854 70
Frais d'exploitation	3,770,040 »
Publicité commerciale	(2) 340,412 »
Perles et avaries	(3) 5,060,995 74
Primes pour constatation de fausses déclarations	0.995 75
	38,824,617 18
Percution des recettes et contrôles.	
Traitements et indemnités	2,500,507 85
Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois.	188,070 50
	2,688,584 15
Ensemble. fr.	154,321,361 33
A déduire pour être reporté au capital	337,453 »
	153,983,908 33
Reste pour les dépenses définitives de 1903	1,575.016 »
Pensions des anciens fonctionnaires et employés imputées sur le budget de la Dette publique	
Ensemble des dépenses. fr.	155,338,924 33
Excédent des recettes sur les dépenses	92,707,178 50
Total. fr.	248,136,102 83

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

(2) Y compris une dépense de 514 francs provenant d'un exercice clos.

(3) Y compris une dépense de 1,562,000 francs provenant d'un exercice clos.

l'exploitation. — Exercice 1905.

RECETTES.

Produits de l'exploitation.		
Recettes du trafic.	Voyageurs	80,875,581 52
	Tickets d'entrée dans les stations	202,929 50
	Bagages	2,196,196 62
	Petites marchandises	16,438,597 04
	Grosses marchandises	142,206,032 20
	Finances.	418,063 59
	Equipages	105,094 16
	Chevaux et bestiaux	2,613,203 44
	Produits extraordinaires	2,595,033 57
		247,568,731 50
Produits divers : location de terrains, de bâtiments, etc., vente d'herbages, d'objets trouvés, etc., encaissés par le département des finances pour compte du chemin de fer		567,371 83
Total fr.		248,136,102 83

DÉPENSES.

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

Services communs	
Traitements et indemnités	552.472 »
Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	165.560 »
Matériel et fournitures de bureau	993.745 »
Subsides à la caisse d'assurance et de retraite des fonctionnaires et employés du Grand Central Belge	82.000 »
Subside à la caisse des ouvriers de l'administration (part du chemin de fer).	2.774.004 »
Secours aux ouvriers	184.289 »
Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité	80.752 »
Conférences des chemins de fer belges et conférences internationales	9.800 »
	4.839 322 »
Voies et travaux.	
Traitements et indemnités { entretien	(1) 2.574.855 47
{ construction	(2) 381.992 53
Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois.	8.273.453 »
Billets, rails et accessoires, matériel fixe tournant à la voie	6.300.672 »
Travaux d'entretien et d'amélioration	12.279.808 »
	29.807.781 »
Traction et matériel.	
Traitements et indemnités.	2.830.494 »
Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	26.560.679 »
Primes d'économie et de régularité	4.449.603 »
Combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois	26.970 000 »
Entretien et renouvellement du matériel.	29.327.476 »
	87.107.952 »
Exploitation.	
Traitements et indemnités	15.799.864 »
Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois; camionnage	14.497.395 »
Primes pour encourager la marche régulière des convois	762.147 »
Frais d'exploitation.	4.355.000 »
Publicité commerciale	306.540 »
Pertes et avaries.	(3) 4.874.000 »
Primes pour constatation de fausses déclarations	10.000 »
	40.604.916 »
Perception des recettes et contrôles	
Traitements et indemnités.	2.434.256 »
Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	490.781 »
	2.675.037 »
Ensemble. fr.	
A déduire pour être reporté au capital.	165.035.008 »
	381.992 53
Reste pour les dépenses approximatives de 1906	
Pensions des anciens fonctionnaires et employés imputées sur le budget de la Dette publique	164.683.015 47
	4.497.869 »
Ensemble des dépenses. fr.	
Excédent des recettes sur les dépenses	166 150.884 47
	93.186.407 08
Total fr.	
	259.336.991 52

(1) Y compris une dépense de 114,755 francs provenant d'un exercice clos

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

(3) Y compris une dépense de 1,253,000 francs provenant d'un exercice clos.

l'exploitation. — Exercice 1906.

RECETTES.

Produits de l'exploitation.		
Recettes du trafic.	Voyageurs.	81.424.974 67
	Tickets d'entrée dans les stations.	271.602 60
	Bagages.	2.231.084 42
	Petites marchandises.	47.517.073 33
	Grosses marchandises.	452.164.158 46
	Finances.	444.242 63
	Équipages.	444.833 70
	Chevaux et bestiaux.	2.783.670 87
	Produits extraordinaires.	4.888.310 01
		258.833.950 44
Produits divers : location de terrains, de bâtiments, etc., vente d'herbages, d'objets trouvés, etc., encaissés par le département des finances pour compte du chemin de fer.		503.041 41
Total fr.		259.336.991 52

N° IV. — RÉSULTATS FINANCIERS *de l'exploitation des chemins de fer par l'État,*
depuis 1833 jusqu'à fin 1906. COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

N° IV. — RÉSULTATS FINANCIERS de l'exploitation des chemins de fer

ANNÉES.	LONGUEUR moyenne des lignes exploitées. (Kilom.)	DÉPENSES EFFECTUÉES à la fin de chaque exercice. (Capital de premier éta- blissement.)	RECETTES au profit du Trésor.	PARTS DES RECETTES versées aux sociétés conces- sionnaires.	PRODUITS DIVERS.	ENSEMBLE ou recettes brutes.	DÉPENSES BUDGÉTAIRES.	PENSIONS.	ENSEMBLE.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1835	13.5	(1) 4,914,458 02	268,997 50	"	365 "	269,362 50	108,847 44	"	188,847 44
1836	35.7	13,488,458 26	825,132 85	"	461 16	825,594 01	431,135 67	"	431,135 67
1837	90.8	26,400,678 04	1,416,982 94	"	892 24	1,417,875 18	1,189,988 72	"	1,189,988 72
1838	202.6	40,274,444 84	3,097,833 46	"	434 26	3,098,267 66	2,768,616 54	"	2,768,616 54
1839	273.3	57,284,621 47	4,249,825 04	"	33,061 82	4,282,886 86	3,083,094 23	"	3,082,994 23
1840	324.7	77,908,806 12	5,335,107 05	"	20,779 33	5,355,946 38	3,077,994 08	"	3,077,994 08
1841	340.5	102,801,740 06	6,226,333 66	"	53,475 43	6,281,809 09	4,469,387 95	"	4,469,387 95
1842	396.5	123,076,405 45	7,458,774 20	"	43,088 20	7,501,862 40	4,496,399 13	"	4,496,399 13
1843	435.5	137,572,221 22	8,994,439 33	"	34,382 54	9,028,821 87	5,393,854 52	"	5,393,854 52
1844	559.8	144,745,810 20	11,226,310 87	"	21,149 88	11,247,460 75	5,977,027 03	80 "	5,977,107 03
1845	559.8	149,713,614 33	12,401,750 22	"	10,099 90	12,420,850 21	6,306,285 15	828 "	6,307,111 15
1846	559.8	156,292,012 06	13,472,573 03	"	26,998 19	13,509,571 22	7,153,278 78	1,263 "	7,154,541 78
1847	569.6	160,236,776 63	14,650,307 30	46,368 32	79,652 48	14,776,388 10	9,290,956 09	1,319 "	9,292,275 09
1848	594.9	163,515,044 23	12,077,885 03	149,890 58	79,050 63	12,302,826 20	8,857,512 47	1,768 "	8,859,280 47
1849	624.6	166,418,653 52	12,933,920 91	305,510 87	50,096 75	13,291,528 53	8,164,106 73	1,920 "	8,166,026 73
1850	624.6	167,407,263 92	14,663,625 10	388,155 61	47,250 08	15,099,030 77	9,194,857 20	4,113 "	9,198,950 39
1851	624.6	167,877,125 71	15,885,488 47	402,976 40	49,826 62	16,338,291 49	8,008,922 94	5,831 "	8,014,753 94
1852	624.6	168,920,020 16	16,013,207 54	424,031 15	70,820 48	17,408,068 15	8,495,317 18	5,355 "	8,500,672 18
1853	631.4	170,147,427 32	19,070,468 26	607,760 64	67,683 16	19,745,912 06	10,013,360 08	5,327 "	10,018,687 08
1854	630.6	174,020,037 56	21,767,885 50	893,853 64	80,835 20	22,748,571 52	11,292,448 49	5,281 "	11,297,729 49
1855	652.4	179,009,728 56	23,230,743 73	1,201,437 75	114,083 72	24,546,265 20	13,058,258 70	4,759 "	13,063,015 70
1856	713.1	182,369,876 66	23,061,188 25	1,424,423 90	126,548 44	24,612,160 59	14,638,288 67	7,325 "	14,645,613 67
1857	744.6	189,878,747 89	24,143,081 94	1,509,050 71	91,327 42	25,743,490 07	14,520,858 79	21,449 "	14,542,307 79
1858	745.7	203,011,870 81	25,621,238 09	1,683,006 08	102,880 30	27,407,124 47	14,981,971 94	27,050 "	14,989,021 94
1859	745.7	204,018,440 "	26,313,346 93	1,767,652 77	96,469 40	28,177,489 10	14,505,769 13	27,773 "	14,533,542 13
1860	747.2	206,369,879 86	27,760,104 15	1,800,374 68	81,036 45	29,044,505 28	14,272,624 80	28,163 "	14,300,787 50
1861	748.6	211,122,114 09	30,919,514 05	1,990,516 15	81,927 03	32,991,937 23	14,623,661 37	31,901 "	14,655,562 37
1862	748.6	217,142,582 47	30,585,840 21	2,000,941 10	113,455 61	32,703,236 92	15,200,556 36	32,349 "	15,241,905 36
1863	748.6	223,002,418 90	31,721,264 37	2,147,171 22	107,978 72	33,976,414 31	15,783,963 70	40,317 "	15,824,280 70
1864	748.6	229,203,813 14	33,741,631 40	2,337,471 18	230,914 32	36,329,916 90	17,373,116 15	43,410 "	17,418,526 15
1865	749.2	238,271,025 13	35,608,687 78	2,480,408 34	104,866 60	38,193,962 02	18,762,285 54	53,510 "	18,815,804 54
1866	789.8	252,703,720 15	34,691,537 91	3,080,420 11	117,981 64	37,889,919 66	23,401,115 07	72,064 "	23,473,179 07
1867	862.7	261,165,037 70	36,814,562 40	3,372,306 68	165,165 72	40,352,035 "	24,242,407 65	81,936 "	24,324,343 65
1868	862.7	265,428,727 15	38,194,890 83	3,671,291 68	135,492 58	42,001,875 09	24,075,061 05	79,526 "	24,151,590 05
1869	862.7	270,310,548 17	39,849,772 91	3,862,595 18	122,274 75	43,834,642 84	24,681,372 77	78,391 "	24,759,763 77
1870	868.7	279,402,004 88	41,825,030 89	3,473,132 97	69,195 36	45,366,339 22	25,470,738 87	87,294 "	25,558,032 87
1871	1,422.2	319,432,101 55	57,172,844 33	8,947,687 76	64,498 47	66,185,030 56	35,305,235 06	91,007 "	35,397,142 06
1872	1,469.6	359,547,928 43	58,428,526 16	9,988,803 31	172,988 04	69,590,317 51	42,629,106 65	91,109 "	42,720,305 65
1873	1,871.1	548,084,018 93	61,789,273 03	10,933,325 51	153,768 14	72,867,366 73	54,980,042 20	102,232 "	55,082,274 20
1874	1,925.1	580,000,972 85	77,182,405 81	10,914,315 02	125,834 43	88,222,555 26	60,576,364 07	102,451 "	60,678,815 07
1875	1,966.5	597,500,700 10	78,393,950 69	11,240,308 20	107,889 78	87,742,148 76	58,786,881 59	121,582 "	58,908,463 59
1876	2,053.2	671,450,662 60	80,470,194 97	10,034,785 75	109,735 42	90,614,686 14	57,946,882 91	127,747 "	58,074,829 91
1877	2,144.7	900,525,334 93	87,179,918 82	3,261,085 10	107,656 99	90,549,230 91	55,436,139 29	143,941 "	55,580,080 29
1878	2,435.3	954,381,150 07	90,909,890 86	3,464,483 63	98,794 68	94,473,169 17	56,291,548 37	188,130 "	56,479,678 37
1879	2,552.0	994,213,727 56	96,187,084 46	3,620,424 41	105,708 99	99,913,197 86	58,660,339 71	193,161 "	58,853,554 71
1880	2,724.0	1,044,637,844 26	100,317,042 72	4,504,122 39	88,780 01	113,009,951 12	68,657,314 40	193,316 "	68,850,650 40
1881	2,869.5	1,109,634,952 03	108,953,600 62	4,500,590 83	102,343 09	113,646,593 14	71,664,551 85	202,845 "	71,867,399 85
1882	3,004.0	1,171,291,096 11	115,133,863 74	4,210,746 28	90,131 37	119,434,741 39	74,808,908 32	217,030 "	75,025,938 32
1883	3,074.1	1,201,140,331 99	117,589,308 14	4,283,359 31	101,086 62	121,983,754 07	73,571,033 27	258,207 "	73,829,240 27
1884	3,129.0	1,220,574,053 58	116,099,536 77	4,138,706 97	90,285 39	120,328,619 13	72,424,791 77	206,529 "	72,721,320 77
1885	3,173.1	1,232,288,669 41	115,700,015 10	3,920,998 44	104,474 24	119,725,487 78	70,454,673 50	309,240 "	70,703,913 50
1886	3,199.0	1,244,637,040 24	113,467,194 40	3,624,282 90	89,897 36	117,381,461 66	65,916,550 15	351,731 "	66,288,281 15
1887	3,216.6	1,257,689,300 20	120,115,735 50	4,054,734 73	79,981 89	124,280,452 12	66,847,587 41	353,876 "	67,201,443 41
1888	3,226.8	1,270,926,008 25	127,221,757 71	4,130,024 43	87,506 41	131,439,288 55	69,985,250 66	386,182 "	70,371,432 66
1889	3,235.4	1,285,788,556 01	132,569,483 73	4,385,906 14	64,714 47	136,920,081 34	74,714,532 80	437,617 "	75,152,149 80
1890	3,248.6	1,303,086,423 33	136,614,780 22	4,576,115 53	80,923 32	141,251,819 07	84,045,523 46	461,579 "	84,510,102 46
1891	3,269.4	1,320,270,483 54	138,086,302 "	4,653,667 91	80,344 49	142,820,314 40	84,224,514 76	482,550 "	84,707,064 76
1892	3,275.8	1,339,193,033 45	136,265,975 10	4,495,228 91	89,247 02	140,833,451 93	82,480,428 76	509,296 "	82,989,724 76
1893	3,278.7	1,352,995,485 54	140,735,750 88	4,789,256 27	62,857 08	145,597,864 23	81,593,514 09	533,238 "	82,126,752 09
1894	3,288.6	1,376,630,709 74	147,811,219 50	5,079,797 30	84,829 18	152,075,875 95	85,807,962 42	561,209 "	85,869,171 42
1895	3,298.8	1,394,583,046 02	149,543,534 71	5,083,513 98	67,853 73	154,695,003 42	90,831,177 25	615,012 "	91,446,189 25
1896	3,302.1	1,473,004,559 30	153,079,703 21	5,290,080 33	86,617 29	160,456,430 83	91,590,429 18	675,629 "	92,265,315 18
1897	3,391.6	1,775,492,521 51	174,754,436 78	5,282,707 09	68,639 86	180,105,783 73	103,262,679 60	724,113 "	103,985,792 60
1898	4,003.0	1,815,168,915 83	182,910,902 13	5,120,533 56	80,477 47	189,111,913 16	108,141,324 68	764,366 "	108,903,690 68
1899	4,039.6	1,862,990,891 28	198,993,909 97	6,530,318 14	88,418 62	204,612,736 73	120,871,091 30	809,395 "	121,680,480 30
1900	4,060.1	1,941,704,561 29	204,334,676 83	4,725,848 56	101,571 41	209,162,095 80	141,034,479 39	919,670 "	141,934,099 39
1901	4,048.5	2,008,665,376 29	203,114,952 23	4,595,566 56	138,269 68	207,846,788 77	140,488,210 86	906,299 "	141,394,509 86
1902	4,049.3	2,072,646,040 33	210,716,113 33	4,633,394 73	226,212 74	215,605,720 80	135,304,948 50	960,367 "	135,394,667 78
1903	4,053.0	2,135,233,997 56	220,094,070 03	4,787,841 97	312,594 47	225,194,506 47	134,223,878 78	1,170,789 "	135,394,667 78
1904	4,037.0	2,204,532,834 72	227,279,145 31	5,035,622 07	468,414 74	232,783,182 17	138,472,607 92	1,256,390 "	139,728,997 92
2) 1905	4,017.5	2,275,319,283 16	242,413,523 36	5,125,308 14	607,371 31	248,130,102 83	153,003,908 33	1,375,016 "	155,338,924 33
3) 1906	4,005.1	2,300,672,030 77	259,184,407 15	5,106,512 06	303,041 41	249,384,101 52	161,653,015 47	1,407,889 "	166,150,381 47
			5,691,143,483 56	239,449,533 12	7,673,768 23	5,938,256,784 91	1,589,161,818 30	10,144,939 "	3,558,306,817 39

(1) Dont fr. 641,941 59 engagés fin 1834.
(2) Chiffres définitifs.
(3) Chiffres approximatifs.

par l'État, depuis 1835 jusque fin 1906. COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

RECETTES NETTES.	CHARGES FINANCIÈRES. (Voir annexe V.)	SOLDES ANNUELS.		SOLDES ACCUMULÉS.		COEFFICIENT D'EXPLOITATION. (1)	ANNÉES.
		ACTIF.	PASSIF.	ACTIF.	PASSIF.		
100,515 06	123,888 80	"	23,373 74	"	23,373 74	62 68	1835
394,458 31	418,661 27	"	24,202 93	"	47,576 67	52 22	1836
227,886 46	915,800 12	"	687,013 66	"	735,490 33	83 93	1837
329,651 02	1,518,023 08	"	1,188,972 06	"	1,924,462 39	89 36	1838
1,199,892 63	2,226,269 29	"	1,026,376 66	"	2,950,839 05	71 08	1839
2,277,932 30	3,465,617 64	"	1,187,565 34	"	4,138,504 30	57 47	1840
1,812,421 11	4,643,351 74	"	2,830,930 60	"	6,969,434 90	71 15	1841
3,003,463 36	5,833,225 38	"	2,827,762 02	"	9,797,197 01	59 94	1842
3,634,967 35	6,739,179 43	"	3,104,212 08	"	12,901,400 09	59 74	1843
5,270,353 72	8,937,187 91	"	1,668,814 19	"	14,568,223 28	53 14	1844
6,113,739 06	7,228,714 44	"	1,114,975 38	"	15,683,198 66	50 78	1845
6,445,029 44	7,493,257 40	"	1,048,237 96	"	16,731,436 62	52 "	1846
5,484,113 01	7,801,708 88	"	2,317,593 67	"	19,049,032 29	59 94	1847
3,443,545 52	8,130,145 47	"	4,692,599 65	"	23,741,631 94	69 94	1848
5,125,501 80	8,433,572 05	"	3,308,070 25	"	27,049,702 19	60 99	1849
5,909,050 38	8,603,040 80	"	2,702,990 42	"	29,752,692 61	69 93	1850
7,723,537 55	8,642,696 60	"	919,159 05	"	30,671,851 66	51 28	1851
8,907,395 97	8,721,049 20	189,346 77	"	"	30,485,504 89	47 46	1852
9,727,224 98	8,949,800 07	777,424 91	"	"	29,708,079 98	49 57	1853
11,450,845 03	9,043,474 03	2,407,371 "	"	"	27,300,708 98	48 52	1854
11,493,249 50	9,646,362 06	1,936,886 54	"	"	25,363,822 44	51 71	1855
9,966,516 92	9,961,796 08	4,750 84	"	"	25,359,071 60	58 02	1856
11,201,182 28	10,806,528 97	394,053 31	"	"	24,964,418 29	51 53	1857
12,418,102 53	11,111,518 95	1,306,583 58	"	"	23,657,834 71	53 25	1858
13,613,926 97	11,277,618 29	2,306,308 68	"	"	21,291,526 03	50 07	1859
15,313,717 78	11,366,836 84	3,977,080 94	"	"	17,314,445 09	47 57	1860
18,336,394 95	11,728,463 96	6,609,930 89	"	"	10,704,514 20	43 74	1861
17,481,331 56	11,979,269 37	5,482,062 19	"	"	5,222,452 01	45 80	1862
18,152,133 61	12,433,582 59	5,718,651 02	"	498,099 01	"	46 11	1863
18,913,390 75	12,917,239 76	5,096,150 90	"	8,492,250 "	"	47 70	1864
18,378,158 38	13,362,878 56	5,015,270 82	"	11,507,529 82	"	51 39	1865
14,416,740 59	14,504,228 13	"	87,487 54	11,420,042 28	"	60 78	1866
16,027,691 35	15,316,604 40	711,086 95	"	12,131,129 23	"	60 29	1867
17,817,055 04	15,908,183 11	1,038,901 93	"	14,070,031 16	"	57 30	1868
18,774,579 07	16,041,064 66	2,733,814 41	"	16,803,845 87	"	56 30	1869
19,808,326 35	16,257,941 63	3,550,384 72	"	20,354,230 29	"	55 66	1870
30,787,888 50	23,864,685 36	7,423,203 14	"	27,777,433 43	"	52 41	1871
25,870,011 86	25,763,460 82	80,551 04	"	27,863,984 47	"	60 57	1872
17,785,092 44	30,613,367 23	"	12,828,264 70	15,035,719 08	"	72 50	1873
27,543,740 19	36,608,177 03	"	9,064,436 84	5,971,282 84	"	69 06	1874
28,833,685 17	38,045,657 20	"	9,211,972 03	"	3,240,689 19	65 75	1875
32,540,056 23	39,946,715 57	"	7,406,630 34	"	10,647,348 53	63 83	1876
31,969,210 62	42,814,756 14	"	7,845,545 52	"	18,492,894 05	61 25	1877
37,993,490 80	44,809,732 07	"	6,616,241 27	"	25,109,135 32	59 68	1878
41,039,643 15	46,880,216 53	"	5,820,573 38	"	30,929,708 70	58 68	1879
45,059,290 72	48,266,304 02	"	3,207,013 30	"	34,136,722 "	60 03	1880
41,779,135 20	51,069,540 67	"	9,290,405 38	"	43,427,127 38	62 79	1881
44,408,803 07	53,077,593 85	"	8,688,790 78	"	52,095,918 16	62 59	1882
48,154,513 80	55,016,110 24	"	6,861,596 44	"	58,957,514 69	60 26	1883
47,607,298 36	55,885,053 50	"	8,277,756 14	"	67,235,269 74	60 16	1884
48,961,574 28	55,723,819 89	"	6,762,245 61	"	73,997,515 35	58 96	1885
51,113,183 51	54,138,779 06	"	3,025,595 55	"	77,023,110 90	56 92	1886
57,079,008 71	53,619,403 30	3,459,603 41	"	"	73,568,505 49	54 07	1887
61,067,855 69	54,167,565 75	6,900,270 14	"	"	66,663,235 35	53 84	1888
61,767,934 54	54,834,115 68	6,933,819 86	"	"	59,729,416 49	54 89	1889
56,741,716 61	55,703,145 90	1,038,579 71	"	"	58,690,845 78	59 83	1890
58,113,249 64	56,213,366 23	1,899,883 41	"	"	58,790,962 37	59 31	1891
57,663,727 17	56,505,043 83	1,385,683 34	"	"	55,432,279 03	59 27	1892
63,461,111 54	57,290,883 76	6,170,227 78	"	"	49,262,051 25	56 40	1893
67,106,704 56	57,965,451 54	9,141,253 02	"	"	40,120,798 23	58 13	1894
63,246,813 17	55,041,281 19	8,204,531 98	"	"	31,916,266 25	59 20	1895
68,190,372 65	56,517,081 66	11,673,287 99	"	"	20,242,978 26	57 51	1896
76,118,991 13	66,397,631 23	9,721,159 90	"	"	10,521,818 36	61 02	1897
79,206,222 48	67,934,872 87	11,271,349 61	"	749,531 25	"	56 87	1898
82,032,250 43	69,970,403 26	12,961,847 17	"	13,711,378 42	"	60 47	1899
67,207,996 41	72,188,411 54	"	4,980,415 13	8,739,963 29	"	67 89	1900
66,452,278 91	74,140,518 40	"	7,688,239 49	1,042,723 80	"	68 05	1901
79,340,405 30	76,369,416 32	2,970,988 98	"	4,013,712 78	"	63 23	1902
89,797,839 69	78,562,962 30	11,236,876 30	"	15,230,589 08	"	60 12	1903
93,054,184 20	80,935,612 95	12,098,571 25	"	27,349,160 33	"	60 03	1904
92,797,178 50	83,144,740 13	9,452,429 37	"	36,801,589 70	"	62 60	1905
93,186,107 05	85,769,095 28	7,417,611 57	"	44,218,631 47	"	61 07	1906
2,379,949,967 52	2,335,731,336 03	192,533,720 66	148,315,069 19				

(1) Abstraction faite du coût des travaux de parachèvement prélevé sur le budget ordinaire de 1840 à 1856. (Voir ann. VIII du compte rendu de 1897.)

ANNÉES.	CHARGES DES						
	UNITE CONSOLIDÉE.				ANNUITÉS DE RACHAT.		
	Intérêts.		Amortissement.	Total.	Intérêts.	Amortissement.	Total.
	Taux.	Montant.					
1	2	3	4	5	6	7	8
1836	4.39	121,982 98	1,925 82	123,899 80	"	"	"
1836	4.39	403,667 43	14,801 44	418,661 27	"	"	"
1837	4.39	874,832 84	40,957 28	916,800 12	"	"	"
1838	4.32	1,437,690 22	80,032 80	1,518,623 08	"	"	"
1839	4.32	2,101,287 11	121,932 15	2,228,269 29	"	"	"
1840	4.88	3,235,855 50	179,702 14	3,465,817 64	"	"	"
1841	4.89	4,396,371 19	247,027 56	4,643,351 74	"	"	"
1842	4.89	5,601,153 32	329,072 06	5,933,225 38	"	"	"
1843	4.90	6,337,158 78	401,722 07	6,739,179 43	"	"	"
1844	4.25	6,483,538 70	453,629 21	6,937,167 91	"	"	"
1845	4.46	6,740,145 60	488,588 81	7,228,744 44	"	"	"
1846	4.68	6,975,610 96	517,856 41	7,493,267 40	"	"	"
1847	4.67	7,203,335 92	552,001 41	7,755,310 36	"	"	"
1848	4.74	7,406,067 38	586,187 01	7,998,251 39	"	"	"
1849	4.71	7,620,811 70	607,219 12	8,123,061 18	"	"	"
1850	4.71	7,680,060 20	633,915 99	8,214,385 19	"	"	"
1851	4.71	7,683,917 37	655,782 33	8,239,720 20	"	"	"
1852	4.73	7,690,229 11	676,789 61	8,297,018 05	"	"	"
1853	4.73	7,611,826 72	700,212 71	8,342,039 43	"	"	"
1854	4.64	7,418,721 40	721,828 99	8,143,020 39	"	"	"
1855	4.64	7,580,676 02	753,250 19	8,311,925 21	"	"	"
1856	4.51	7,741,432 84	795,939 37	8,537,372 18	"	"	"
1857	4.51	7,795,210 30	829,877 98	8,625,118 26	661,643 34	40,086 06	672,330 "
1858	4.51	7,892,729 39	863,453 48	8,756,182 87	661,402 83	41,227 67	672,330 "
1859	4.51	7,939,008 61	898,626 88	8,837,635 52	660,633 93	41,798 07	672,330 "
1860	4.51	7,968,278 67	927,053 19	8,993,932 10	659,938 76	42,393 26	672,330 "
1861	4.52	8,101,182 81	962,135 "	9,063,617 81	659,309 33	43,020 07	672,330 "
1862	4.52	8,300,513 30	1,005,481 97	9,305,995 27	658,650 17	43,670 83	672,330 "
1863	4.53	8,569,371 36	1,053,707 01	9,614,081 37	657,957 02	44,372 38	672,330 "
1864	4.53	8,722,158 57	1,105,230 01	9,827,388 58	657,230 02	45,099 98	672,330 "
1865	4.53	9,055,965 96	1,151,474 26	10,210,150 22	656,485 69	46,881 41	672,330 "
1866	4.53	9,636,516 82	1,215,961 20	10,741,478 02	655,662 45	48,687 65	672,330 "
1867	4.52	9,976,217 49	1,295,720 03	11,271,987 52	651,513 65	47,614 35	672,330 "
1868	4.52	10,201,055 71	1,359,905 09	11,604,561 43	653,932 15	48,397 85	672,330 "
1869	4.51	10,392,680 67	1,413,482 81	11,806,139 48	653,000 76	49,329 21	672,330 "
1870	4.51	10,612,333 35	1,470,145 31	12,112,478 66	652,032 21	50,307 79	672,330 "
1871	4.50	11,036,198 13	1,541,469 47	12,577,667 60	4,191,309 13	48,020 87	4,239,330 "
1872	4.51	12,736,681 25	1,666,957 43	14,403,638 68	4,193,314 "	51,260 "	4,244,580 "
1873	4.29	16,091,403 81	1,837,297 91	17,928,701 72	4,197,037 19	54,291 81	4,251,330 "
1874	4.29	17,619,315 62	2,182,710 39	19,802,027 01	4,027,702 93	434,132 07	5,361,835 "
1875	4.29	18,601,030 03	2,312,288 88	20,913,308 91	4,009,950 31	432,080 69	5,362,040 "
1876	4.29	21,585,377 82	2,401,662 "	21,050,039 82	4,091,480 28	470,409 72	5,361,890 "
1877	4.28	22,403,113 73	2,760,131 03	25,163,248 36	12,924,749 32	960,073 36	13,884,822 68
1878	4.23	23,331,169 96	2,931,141 18	26,262,311 41	12,831,549 98	998,387 02	13,832,937 "
1879	4.23	25,723,309 18	3,178,761 30	29,002,070 54	12,816,889 36	1,012,033 22	13,867,721 58
1880	3.98	25,737,167 57	3,393,321 70	29,130,489 83	12,751,991 31	1,081,020 60	13,833,012 "
1881	3.96	29,001,366 57	3,545,870 97	31,647,237 81	12,703,249 70	1,125,862 30	13,833,912 "
1882	3.91	30,035,961 45	3,919,680 12	34,035,650 67	12,662,697 77	1,170,699 23	13,833,397 "
1883	3.93	31,048,026 01	4,252,832 32	35,300,858 93	12,615,318 26	1,218,773 71	13,834,092 "
1884	3.93	32,145,385 91	4,469,600 62	36,914,989 53	12,686,990 60	1,267,476 10	13,833,467 "
1885	3.93	32,878,697 44	4,641,757 01	37,510,451 45	12,614,884 01	749,880 06	13,364,667 "
1886	3.91	31,700,541 23	4,836,512 93	36,537,054 16	9,001,607 67	777,034 43	9,779,542 "
1887	3.57	33,516,483 15	5,279,913 42	38,795,401 57	8,961,831 93	809,636 07	9,771,467 "
1888	3.57	33,791,356 32	5,470,968 "	39,262,314 32	8,928,784 69	812,632 41	9,771,417 "
1889	3.68	33,998,372 18	6,880,870 98	39,879,243 51	8,801,362 74	876,084 26	9,771,367 "
1890	3.57	31,462,400 18	5,595,422 89	37,057,823 37	8,553,676 30	912,711 70	9,771,317 "
1891	3.56	31,570,291 66	6,123,959 66	37,694,281 32	8,618,250 12	949,306 18	9,767,617 "
1892	3.53	31,888,312 73	6,359,130 19	38,247,442 92	8,776,425 61	986,116 39	9,764,542 "
1893	3.52	35,133,820 96	6,805,489 53	41,739,310 49	8,790,060 58	1,028,466 42	9,764,517 "
1894	3.62	35,559,219 12	6,811,913 12	42,403,489 21	8,691,012 29	1,071,049 71	9,765,092 "
1895	3.16	32,367,914 06	7,120,930 25	39,478,925 21	8,650,376 03	1,114,160 07	9,764,442 "
1896	3.10	33,356,779 59	7,387,807 81	40,744,587 33	8,604,742 29	1,160,274 71	9,766,017 "
1897	3.16	39,970,611 06	7,730,409 12	47,701,053 18	11,094,792 74	2,099,678 22	13,194,470 96
1898	3.13	40,698,401 23	8,040,253 53	48,738,654 81	11,229,049 82	2,126,374 68	13,356,024 60
1899	3.13	42,340,809 25	9,020,438 77	51,347,218 12	10,876,886 39	1,894,321 61	12,873,207 "
1900	3.13	43,893,650 67	9,522,683 02	53,416,223 29	11,609,686 61	2,217,053 48	13,826,739 69
1901	3.13	45,142,232 22	9,981,764 93	55,103,997 15	11,691,108 60	2,330,256 19	13,921,364 89
1902	3.126	47,101,067 10	10,461,202 30	57,562,269 10	11,605,476 82	2,418,676 37	13,921,162 19
1903	3.12	48,680,162 72	10,906,618 01	59,586,800 73	11,116,677 03	2,603,141 74	13,919,719 89
1904	3.116	60,298,381 09	11,432,852 00	61,779,233 00	11,321,400 86	2,696,766 34	13,921,167 10
1905	3.11	62,028,934 33	12,031,380 07	64,063,321 30	11,237,951 68	2,098,088 11	13,936,619 69
1906	3.11	63,607,815 68	12,007,096 95	66,214,912 13	11,121,040 34	2,793,069 35	13,925,009 69
		1,430,602,420 91	210,449,207 04	1,877,032,628 55	351,851,636 63	45,641,819 12	397,493,356 56

depuis l'origine.

CAPITAUX.			Parts des compagnies conces- sionnaires.	Loyer de la ligne de Spa à la frontière.	Loyer de la ligne Larsen-Rotterdam.	Total général	ANNÉES.
ENSEMBLE.							
Intérêts.	Amortissement	Total.					
9	10	11	12	13	14	15	16
121,902 98	1,925 82	123,828 80	"	"	"	123,828 80	1835
403,800 13	11,801 14	415,601 27	"	"	"	415,601 27	1836
871,832 84	40,967 28	912,800 12	"	"	"	912,800 12	1837
1,537,690 22	80,932 80	1,518,623 08	"	"	"	1,518,623 08	1838
2,401,227 14	124,582 15	2,525,809 29	"	"	"	2,525,809 29	1839
3,285,855 50	179,762 11	3,465,617 61	"	"	"	3,465,617 61	1840
4,396,321 18	217,027 56	4,613,348 74	"	"	"	4,613,348 74	1841
5,504,153 32	329,072 06	5,833,225 38	"	"	"	5,833,225 38	1842
6,337,456 78	401,722 67	6,739,179 45	"	"	"	6,739,179 45	1843
6,483,638 70	463,629 21	6,947,267 91	"	"	"	6,947,267 91	1844
6,710,145 60	488,568 81	7,228,714 41	"	"	"	7,228,714 41	1845
6,975,010 91	517,656 11	7,492,666 02	"	"	"	7,492,666 02	1846
7,203,335 12	552,001 11	7,755,336 23	48,388 32	"	"	7,803,724 55	1847
7,406,087 89	660,187 01	8,066,274 90	110,890 68	"	"	8,176,165 58	1848
7,620,811 76	607,210 42	8,228,021 18	305,610 87	"	"	8,533,632 05	1849
7,680,469 30	633,915 29	8,314,384 59	388,156 81	"	"	8,702,541 40	1850
7,583,907 87	665,782 33	8,249,690 20	402,078 10	"	"	8,651,768 30	1851
7,620,229 11	678,788 61	8,299,017 72	424,031 15	"	"	8,723,048 87	1852
7,611,826 72	700,212 71	8,312,039 43	607,780 64	"	"	8,919,820 07	1853
7,418,721 10	721,998 99	8,140,720 09	800,863 81	"	"	9,013,583 90	1854
7,580,876 02	768,260 19	8,349,136 21	1,201,437 76	"	"	9,550,573 96	1855
7,711,432 81	795,939 37	8,507,372 18	1,424 123 00	"	"	9,961,796 08	1856
8,458,883 61	810,681 62	9,269,564 23	1,600,080 71	"	"	10,869,646 97	1857
8,653,831 72	871,081 16	9,524,912 87	1,683,006 08	"	"	11,207,918 95	1858
8,669,612 67	910,422 05	9,580,034 72	1,707,652 77	"	"	11,287,671 29	1859
8,626,215 42	910,018 74	9,536,234 16	1,800,371 88	"	"	11,336,606 04	1860
8,760,192 11	975,455 07	9,735,647 18	2,735,917 81	"	"	11,726,463 96	1861
8,959,183 17	1,010,161 60	9,969,344 77	2,000,011 10	"	"	11,970,260 37	1862
9,218,331 99	1,008,079 39	10,226,411 37	2,147,171 22	"	"	12,433,582 59	1863
9,439,388 69	1,120,379 99	10,559,768 68	2,357,171 18	"	"	12,917,239 76	1864
9,712,431 65	1,170,038 07	10,882,469 72	2,420,103 34	"	"	13,302,573 06	1865
10,191,179 27	1,232,628 58	11,423,807 85	3,080,120 11	"	"	14,503,628 13	1866
10,631,066 11	1,313,231 38	11,944,297 50	3,372,308 88	"	"	15,316,606 40	1867
10,858,687 89	1,378,303 64	12,236,991 53	3,671,291 68	"	"	16,018,183 11	1868
11,015,657 13	1,432,812 05	12,448,469 18	3,682,595 18	"	"	16,741,064 06	1869
11,291,355 56	1,490,453 10	12,781,808 66	3,473,432 07	"	"	16,255,241 73	1870
12,827,507 26	1,669,400 31	14,496,907 57	8,917,987 76	"	"	23,414,895 33	1871
13,299,892 25	1,718,226 13	15,018,118 38	10,088,803 31	116,538 83	"	25,783,420 89	1872
17,291,111 "	1,888,590 72	19,179,701 72	10,933,325 51	500,000 "	"	30,613,357 23	1873
22,577,019 55	2,616,812 10	25,193,831 65	10,914,315 02	60,000 "	"	30,698,177 03	1874
23,510,979 31	2,791,369 67	26,302,348 98	11,210,308 20	500,000 "	"	36,045,657 20	1875
26,476,858 10	2,935,071 72	29,411,929 82	10,034,785 75	500,000 "	"	39,946,715 57	1876
26,392,863 05	3,780,207 99	30,173,070 04	3,261,085 10	500,000 "	"	42,614,751 14	1877
26,716,719 91	3,929,521 60	30,646,241 51	3,461,483 63	500,000 "	"	44,609,725 07	1878
28,658,997 51	4,220,791 68	32,879,789 19	3,620,121 11	500,000 "	"	46,881,910 63	1879
28,484,169 18	4,474,312 16	32,958,481 34	4,601,122 39	500,000 "	298,680	48,260,304 02	1880
30,709,018 67	4,771,623 27	35,480,641 94	4,590,590 83	500,000 "	197,800	51,069,540 67	1881
32,718,602 22	5,120,385 35	37,838,987 57	4,210,746 28	60,000 "	497,800	53,777,93 85	1882
31,263,344 87	5,471,006 05	36,734,350 92	4,283,350 31	500,000 "	497,800	56,016,110 21	1883
35,011,379 51	5,737,077 12	40,748,456 63	4,138,796 97	500,000 "	497,800	56,885,913 60	1884
36,393,323 18	5,111,637 97	41,504,961 15	3,930,998 11	60,000 "	497,800	56,723,819 89	1885
33,703,148 80	5,611,117 36	39,314,265 16	3,821,382 90	60,000 "	497,800	56,138,770 06	1886
42,177,316 08	6,080,553 11	48,257,869 19	4,051,731 73	500,000 "	497,800	53,619,401 30	1887
42,730,110 91	6,319,020 11	49,049,130 02	4,130,021 13	500,000 "	497,800	54,167,585 75	1888
42,802,751 92	6,557,651 62	49,360,402 54	4,385,906 14	500,000 "	497,800	54,831,116 08	1889
43,321,066 78	6,808,161 69	50,129,228 47	4,576,116 63	500,000 "	497,800	56,703,115 90	1890
43,488,612 18	7,073,355 81	50,561,968 99	4,653,607 91	500,000 "	497,800	56,213,366 43	1891
43,601,708 31	7,347,210 68	50,948,918 99	4,102,011 92	500,000 "	497,800	56,605,043 83	1892
43,809,881 54	7,613,915 95	51,423,797 49	4,780,265 27	500,000 "	497,800	57,290,883 70	1893
44,252,291 11	7,915,962 83	52,168,253 94	5,079,797 31	219,600 "	497,800	57,905,161 51	1894
44,008,220 89	8,205,116 32	52,213,337 21	5,083,513 08	219,600 "	497,800	56,911,281 19	1895
44,901,521 81	8,548,082 62	53,449,603 43	5,200,080 33	219,600 "	497,800	56,617,081 60	1896
51,066,438 80	9,830,987 31	60,897,426 11	5,232,707 09	219,600 "	"	60,397,831 23	1897
51,828,111 10	10,760,028 21	62,588,139 31	5,120,533 66	219,600 "	"	67,211,872 87	1898
53,205,091 71	11,014,700 31	64,219,791 02	5,530,318 11	219,600 "	"	69,074,103 26	1899
55,601,218 18	11,739,710 80	67,340,928 98	4,725,818 56	219,600 "	"	72,188,111 51	1900
57,133,310 72	12,292,011 12	69,425,321 84	4,505,565 56	219,600 "	"	74,110,518 10	1901
68,008,512 92	12,878,878 67	80,887,391 59	4,003,394 73	219,600 "	"	76,369,110 22	1902
60,085,730 67	13,169,789 76	73,255,520 43	4,787,811 97	211,600 "	"	78,562,902 30	1903
61,020,781 91	14,079,608 91	75,100,390 82	5,035,022 07	219,601 "	"	80,955,012 95	1904
63,200,886 91	11,733,056 08	74,933,942 99	5,126,208 14	219,600 "	"	83,341,740 18	1905
64,731,856 12	15,101,066 30	79,832,922 42	5,409,542 96	219,600 "	"	85,769,065 28	1906
1,788,443,961 61	280,082,027 60	2,068,525,988 10	239,440,633 12	13,501,338 83	8,263,480 "	2,335,731,336 05	

N° V^{bis}. — POUR MÉMOIRE. — Soldes annuels de l'exploitation dans l'hypothèse de l'existence d'un compte-courant d'intérêts avec le Trésor, considéré comme banquier du chemin de fer.

ANNÉES.	Soldes effectifs, toutes dépenses et charges liquidées.		TAUX D'INTÉRÊT.	BALANCE du COMPTE D'INTÉRÊTS.		SOLDE en tenant compte des intérêts		
	ANNUELS.			ACTIF.	PASSIF.	ANNUELS.		ACCUMULÉS. PASSIF.
	ACTIF.	PASSIF.				ACTIF.	PASSIF.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1835	>	23,373 74	4.39	2,206 31	"	"	21,167 43	21,167 23
1836	"	24,202 93	4.39	7,729 10	"	"	16,473 83	37,641 26
1837	"	687,913 66	4.39	3,349 66	"	"	684,564 "	722,295 26
1838	>	1,188,972 00	4.32	"	24,078 81	"	1,213,050 87	1,935,256 13
1839	>	1,020,376 66	4.32	"	57,683 38	"	1,084,062 04	3,019,318 17
1840	>	1,187,665 34	4.58	"	91,760 69	"	1,279,426 03	4,298,744 20
1841	>	2,830,930 60	4.89	"	165,894 89	"	2,996,825 49	7,295,569 69
1842	>	2,827,762 02	4.89	"	283,269 78	"	3,111,031 80	10,406,601 49
1843	>	3,104,212 08	4.90	"	420,866 77	"	3,525,078 85	13,931,680 34
1844	>	1,666,814 19	4.66	"	526,417 06	"	2,193,231 25	16,124,911 59
1845	>	1,114,975 38	4.66	"	608,970 76	"	1,723,946 14	17,848,857 73
1846	>	1,048,237 96	4.66	"	681,687 58	"	1,729,825 54	19,578,683 27
1847	>	2,317,595 07	4.67	"	787,353 17	"	3,104,948 84	22,683,632 11
1848	>	4,698,599 05	4.71	"	990,833 49	"	5,683,433 14	28,367,065 25
1849	>	3,308,070 25	4.71	"	1,222,577 98	"	4,530,648 23	32,897,713 48
1850	>	2,702,960 42	4.71	"	1,419,677 17	"	4,122,667 59	37,020,381 07
1851	"	919,159 05	4.71	"	1,571,200 73	"	2,490,419 78	39,510,800 85
1852	136,346 77	>	4.73	"	1,668,229 31	"	1,481,882 54	40,992,683 39
1853	777,424 91	>	4.73	"	1,723,278 59	"	945,853 68	41,938,537 07
1854	2,407,371 >	>	4.54	"	1,664,502 08	742,868 92	"	41,195,608 15
1855	1,936,886 54	>	4.54	"	1,636,886 21	300,000 33	"	40,895,667 82
1856	4,750 84	>	4.54	"	1,662,757 12	"	1,658,066 28	42,553,674 10
1857	394,653 31	>	4.51	"	1,700,613 81	"	1,305,960 50	43,859,634 60
1858	1,306,583 58	>	4.51	"	1,735,933 10	"	129,409 52	44,289,044 12
1859	2,366,308 66	>	4.51	"	1,729,625 91	636,682 77	"	43,652,361 35
1860	3,977,080 94	>	4.51	"	1,663,319 11	2,313,761 83	"	41,338,599 52
1861	6,609,936 89	>	4.52	"	1,499,087 81	5,110,843 05	"	36,227,756 47
1862	5,482,062 19	>	4.52	"	1,288,089 77	4,193,972 42	"	32,033,784 05
1863	5,718,551 02	>	4.53	"	1,688,618 02	4,629,933 "	"	27,403,851 05
1864	5,996,150 99	>	4.53	"	886,402 87	5,129,748 12	"	22,274,102 93
1865	5,015,279 82	>	4.53	"	648,932 82	4,366,347 "	"	17,967,755 93
1866	"	87,487 54	4.53	"	554,453 69	"	641,941 23	18,549,697 16
1867	711,086 95	>	4.52	"	552,434 63	158,652 32	"	18,391,044 84
1868	1,938,901 93	>	4.52	"	510,902 30	1,427,999 63	"	16,963,045 21
1869	2,733,814 41	>	4.54	"	424,863 41	2,309,011 "	"	14,654,034 21
1870	3,550,384 72	>	4.54	"	294,484 26	3,255,900 46	"	11,398,133 75
1871	7,423,203 14	>	4.50	"	21,511 50	7,401,691 64	"	3,966,442 11
1872	86,551 04	>	4.51	174,577 27	"	261,128 31	"	3,735,313 80
1873	"	12,828,264 79	4.29	"	93,999 56	"	12,852,264 35	16,587,578 15
1874	>	9,064,436 81	4.29	"	365,630 93	"	9,430,067 77	26,017,645 92
1875	>	9,211,072 03	4.29	"	749,504 07	"	9,961,476 10	35,979,122 02
1876	>	7,406,639 34	4.29	"	1,071,491 27	"	8,478,150 61	44,457,272 63
1877	>	7,845,545 52	4.26	"	1,229,130 51	"	9,074,705 60	53,531,977 66
1878	>	6,616,241 27	4.23	"	1,544,639 16	"	8,160,930 43	61,692,908 09
1879	>	5,820,573 38	4.23	"	1,828,345 54	"	7,648,918 92	69,341,827 01
1880	>	3,207,013 30	3.96	"	1,958,757 87	"	5,165,771 17	74,507,598 18
1881	>	9,290,405 38	3.96	"	2,233,924 15	"	6,124,329 53	86,631,927 71
1882	>	8,668,790 78	3.94	"	2,636,613 20	"	11,305,493 98	97,937,331 69
1883	>	6,861,506 41	3.93	"	3,055,027 09	"	9,916,693 53	107,859,955 22
1884	>	8,277,755 14	3.93	"	3,459,131 06	"	11,736,886 20	118,990,841 42
1885	>	6,762,245 61	3.93	"	3,889,499 53	"	10,651,745 14	129,642,586 56
1886	>	3,025,595 55	3.91	"	4,225,044 40	"	7,251,539 95	136,894,126 51
1887	3,452,605 41	"	3.57	"	3,982,247 75	"	522,612 34	137,416,768 85
1888	6,900,270 14	"	3.57	"	3,925,099 09	2,975,171 05	"	134,441,597 80
1889	6,933,818 86	"	3.56	"	3,800,281 62	3,133,537 24	"	131,308,066 56
1890	1,038,570 71	"	3.57	"	3,702,202 51	"	2,733,431 80	134,001,692 36
1891	1,899,883 41	"	3.55	"	3,845,743 46	"	1,945,860 65	136,007,552 41
1892	1,358,683 84	"	3.53	"	3,894,373 08	"	2,535,690 44	138,543,242 85
1893	6,170,227 78	"	3.52	"	3,879,258 78	2,290,969 "	"	136,252,273 85
1894	9,141,253 02	"	3.52	"	3,734,632 71	5,406,620 31	"	130,845,653 54
1895	8,204,531 08	"	3.16	"	3,242,845 84	4,961,086 14	"	125,883,967 40
1896	11,673,287 99	"	3.16	"	3,011,243 67	8,662,044 32	"	117,221,023 08
1897	9,721,159 90	"	3.15	"	2,596,027 81	7,125,132 69	"	110,096,790 99
1898	11,271,349 61	"	3.13	"	2,305,675 27	8,965,674 31	"	101,131,116 65
1899	12,961,847 17	"	3.13	"	1,973,150 92	10,988,696 25	"	90,142,420 40
1900	"	4,580,415 13	3.13	"	1,862,698 88	"	6,843,114 02	96,985,534 42
1901	"	7,685,239 49	3.13	"	2,082,763 93	"	9,771,063 42	106,756,597 84
1902	2,070,958 98	"	3.125	"	2,172,744 77	798,244 21	"	105,958,293 63
1903	11,236,376 30	"	3.12	"	1,983,127 87	9,253,738 93	"	96,704,534 70
1904	12,098,571 25	"	3.115	"	1,644,878 04	10,453,693 21	"	86,250,861 40
1905	9,452,429 37	"	3.11	"	1,322,517 43	8,129,911 94	"	78,120,949 55
1906 (1)	7,417,041 77	"	3.11	"	1,068,050 74	6,348,921 03	"	71,771,958 52
	102,533,720 00	138,315,089 10		187,862 34	116,178,452 38	131,732,650 86	203,504,609 38	

(1) Chiffres approximatifs.

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

1855-1906.

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

Années.	TRAINS DE VOYAGEURS								
	VOYAGEURS de toutes catégories.	TICKETS d'entrée dans les stations.	BAGAGES.	COLIS journaliers.	COLIS par exprès (Services intérieurs et mixtes.)	PETITS PAQUETS (Services internationaux.)	FINANCES.	EQUIPAGES.	CHEVAUX.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1835	268,907 50	"	"	"	"	"	"	"	"
1836	825,132 85	"	"	"	"	"	"	"	"
1837	1,399,985 53	"	16,904 36	"	"	"	"	"	"
1838	2,935,817 73	"	103,421 39	"	"	"	"	"	"
1839	3,636,514 24	"	132,514 48	"	"	"	"	"	"
1840	4,016,930 33	"	132,253 60	"	"	"	"	"	"
1841	4,113,751 78	"	127,249 40	"	"	"	4,577 61	123,078 "	"
1842	4,682,131 64	"	297,570 89	"	"	"	25,113 97	130,718 80	"
1843	5,454,905 10	"	339,131 17	"	"	"	28,607 "	176,032 "	"
1844	6,160,548 94	"	394,731 12	"	"	5,004 12	20,289 03	170,515 97	"
1845	6,393,309 20	"	421,525 24	"	"	33,058 95	38,618 90	206,334 "	"
1846	6,883,047 54	"	484,136 65	"	"	59,300 34	43,060 60	192,379 "	"
1847	6,835,743 14	"	530,050 37	"	"	46,721 64	41,338 07	201,690 30	"
1848	6,007,225 "	"	415,786 88	"	"	91,691 98	48,047 65	170,988 "	"
1849	6,461,472 "	"	486,182 "	"	"	105,390 22	45,035 06	93,188 45	"
1850	7,312,524 97	"	608,915 99	"	"	71,258 22	55,076 01	71,070 "	"
1851	8,233,619 12	"	691,708 46	"	"	62,591 49	58,244 57	88,828 80	"
1852	8,288,339 49	"	617,793 34	"	"	95,025 20	72,124 52	81,750 30	"
1853	8,763,622 "	"	631,399 "	"	"	128,624 04	76,865 79	60,389 30	"
1854	9,248,630 "	"	608,193 50	"	"	172,169 36	75,495 "	57,609 "	17,851 85
1855	9,755,749 32	"	670,546 42	"	"	183,631 37	121,054 25	34,956 "	31,775 10
1856	10,100,181 18	"	623,706 21	"	"	223,131 10	124,601 "	35,788 "	60,530 03
1857	10,429,321 47	"	627,643 24	"	"	286,784 "	121,033 96	24,608 "	61,768 45
1858	10,458,462 86	"	550,392 61	"	"	323,725 34	142,496 20	21,703 60	88,027 85
1859	10,721,142 36	"	519,707 31	"	"	319,082 01	144,465 53	18,173 20	88,179 90
1860	11,305,873 53	"	516,015 36	"	"	332,207 32	165,568 81	19,334 50	87,927 07
1861	11,908,810 38	"	522,992 01	"	"	380,818 93	169,338 38	18,231 60	108,160 70
1862	12,403,172 44	"	518,592 64	"	"	328,426 39	144,713 01	16,869 50	124,345 40
1863	12,888,147 28	"	544,136 59	"	"	417,493 36	113,370 39	14,919 30	114,535 55
1864	13,477,305 79	"	557,492 99	"	"	457,998 95	131,976 93	16,879 30	142,250 84
1865	14,589,835 70	"	598,940 05	"	"	462,010 87	146,920 05	14,925 60	119,496 97
1866	13,335,386 39	"	508,092 19	"	221,704 82	491,055 93	156,625 10	15,990 70	47,094 20
1867	15,043,107 "	"	628,740 03	"	498,918 09	523,458 84	198,069 40	12,256 91	54,120 06
1868	13,239,140 78	"	640,300 14	"	276,594 53	519,073 07	217,874 40	11,741 60	49,274 27
1869	16,023,449 95	"	653,261 95	"	319,073 07	578,160 25	267,445 13	14,896 14	46,325 30
1870	16,139,076 72	"	676,395 77	"	325,504 76	613,230 32	271,501 75	15,238 17	45,161 14
1871	20,468,183 61	"	961,208 94	"	351,258 10	693,795 14	313,548 92	16,784 87	86,525 94
1872	21,648,343 43	"	805,543 45	"	490,576 40	1,144,950 07	353,321 87	24,483 22	75,212 68
1873	24,258,092 83	"	749,774 53	"	503,232 03	854,305 23	334,900 12	18,117 37	60,186 04
1874	27,800,549 16	"	881,514 81	"	600,148 47	377,883 30	338,427 74	16,480 05	66,977 14
1875	29,268,933 54	"	878,118 28	"	752,942 22	975,014 61	313,684 24	24,074 38	77,716 23
1876	29,608,665 55	"	853,295 62	"	822,139 42	1,021,714 47	317,529 19	21,659 03	95,185 55
1877	29,159,970 10	"	806,630 96	"	823,125 56	963,727 72	339,457 01	18,989 "	94,119 24
1878	29,881,415 61	"	839,834 21	"	848,072 47	873,201 10	302,271 17	18,285 67	91,831 03
1879	30,476,152 64	"	833,692 76	"	867,908 66	374,436 81	262,022 40	22,080 48	92,682 80
1880	37,767,012 36	"	902,272 28	"	915,317 39	372,916 35	244,357 75	21,364 41	110,282 48
1881	36,168,888 33	"	900,808 56	"	964,931 "	1,179,855 59	228,500 52	33,311 69	119,073 46
1882	38,707,890 03	"	937,031 03	"	954,504 83	1,337,869 39	243,045 73	43,605 27	145,158 13
1883	39,425,171 80	"	967,797 45	14,272 "	973,648 87	1,421,977 97	225,877 63	40,446 20	147,280 95
1884	39,491,766 99	"	1,022,363 52	21,619 50	1,089,362 73	2,142,782 12	215,152 17	48,824 77	154,197 25
1885	41,723,313 05	"	1,043,266 60	28,196 50	1,080,904 10	1,735,225 22	203,298 11	53,679 40	170,574 14
1886	33,731,149 66	99,549 50	974,131 08	33,455 50	999,286 32	1,867,652 78	212,961 28	50,485 12	157,575 05
1887	40,003,119 46	121,377 10	906,135 20	35,829 50	1,041,189 07	1,843,681 78	198,611 24	46,780 21	167,756 59
1888	42,132,745 83	133,565 20	1,030,412 56	32,535 50	1,054,707 48	1,891,609 49	209,781 11	56,690 31	174,050 11
1889	43,114,348 91	143,414 90	1,023,981 26	35,115 "	1,065,687 29	1,974,796 40	218,405 59	47,545 60	173,570 39
1890	41,939,856 56	151,100 60	1,080,335 80	41,723 "	1,115,543 27	1,917,148 51	219,083 38	53,031 85	184,413 62
1891	46,089,527 15	155,870 69	1,108,934 92	43,064 "	1,149,377 70	2,030,088 78	234,978 73	57,594 46	178,744 98
1892	46,343,225 46	155,546 10	1,239,631 41	37,977 50	1,184,979 17	2,075,134 31	252,984 36	66,150 47	177,046 98
1893	47,123,591 84	163,308 70	1,306,902 77	61,658 70	1,191,049 39	2,185,174 90	234,378 59	69,061 64	194,931 65
1894	51,369,632 14	170,231 40	1,541,541 91	72,516 64	1,234,890 05	2,234,600 97	179,468 30	72,403 30	202,263 08
1895	50,411,389 43	171,233 90	1,635,394 68	63,910 07	1,235,118 22	2,003,577 76	256,026 72	68,387 05	198,708 76
1896	52,877,800 11	182,393 69	1,723,496 17	67,016 84	1,294,551 58	2,046,974 76	269,436 18	66,433 82	207,835 98
1897	57,160,274 65	197,517 "	1,877,608 13	70,408 07	1,409,357 52	2,192,515 03	282,868 27	69,849 43	218,659 86
1898	59,977,629 84	208,134 80	1,898,282 30	77,804 03	1,559,965 "	2,402,494 90	315,453 50	78,071 63	243,950 85
1899	64,031,570 72	222,201 30	2,028,076 "	86,137 20	1,719,618 32	2,705,921 60	349,981 73	86,817 86	271,292 12
1900	68,566,602 64	233,340 70	2,157,523 51	88,326 09	1,729,534 69	2,984,816 98	336,261 78	88,820 62	278,401 97
1901	63,512,202 93	234,209 10	2,032,531 38	87,882 15	1,722,231 44	2,961,239 99	354,825 50	88,463 04	277,212 73
1902	70,083,242 59	230,513 10	2,009,748 98	91,544 67	1,757,342 73	3,312,870 22	366,092 57	91,901 76	288,926 73
1903	72,181,916 33	241,664 20	1,893,838 54	95,910 11	1,841,191 16	3,470,597 92	383,059 89	93,211 95	302,507 27
1904	74,279,290 46	249,354 90	2,023,499 01	99,350 66	1,978,000 99	3,619,091 31	307,258 55	99,582 82	313,227 82
1905	89,875,581 52	262,929 30	2,196,196 02	104,943 11	1,938,083 63	3,956,655 63	418,063 59	105,094 16	331,092 85
1906	81,421,074 67	271,602 60	2,231,084 12	111,824 22	2,196,363 99	4,297,819 20	444,242 65	111,833 70	352,691 09
	1,987,480,796 82	4,005,058 60	64,053,555 72	1,503,055 56	44,584,380 01	78,673,781 21	13,867,898 28	1,227,780 61	7,909,403 19

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

trains de voyageurs et trains de marchandises.
1906.

		TRAINS DE MARCHANDISES.					ENSEMBLE. (Col. 12 + 17.)	Années.
PRODUITS extraordinaires.	TOTAL. (Col. 2 & 11.)	MESSAGERIES. (Petites marchandises.)	GROSSES marchandises.	CHEVAUX et bœufs.	PRODUITS extraordinaires.	TOTAL. (Col. 13 & 16.)		
11	12	13	14	15	16	17	18	19
"	268,997 80	"	"	"	"	"	268,997 80	1835
"	825,132 85	"	"	"	"	"	825,132 85	1836
"	1,416,982 94	"	"	"	"	"	1,416,982 94	1837
"	3,039,739 12	"	58,594 28	"	"	58,594 28	3,097,833 40	1838
"	3,837,659 22	"	412,163 82	"	"	412,163 82	4,249,825 04	1839
"	4,307,759 54	92,448 22	908,287 51	17,199 40	9,472 38	1,027,407 51	6,335,167 05	1840
"	4,390,836 95	340,015 09	1,446,078 27	42,060 50	442 85	1,829,496 71	6,228,333 68	1841
"	5,183,244 53	408,161 13	1,758,027 43	54,171 85	57,166 85	2,273,529 76	7,458,774 29	1842
"	5,998,846 41	612,052 61	2,266,951 71	85,660 48	30,028 12	2,995,592 92	8,994,439 33	1843
"	6,839,319 91	836,449 10	3,288,162 84	124,840 "	107,539 02	4,386,900 96	11,226,310 87	1844
"	7,109,514 38	919,748 32	4,131,293 16	87,621 85	13,542 51	5,292,115 81	12,401,750 22	1845
"	7,656,934 10	950,380 06	4,672,771 33	91,803 90	200,682 74	5,915,638 93	13,572,573 03	1846
"	7,676,726 14	930,511 12	5,781,622 76	98,973 "	178,902 60	7,020,009 48	14,696,735 02	1847
20,330 "	6,686,976 61	715,990 19	4,679,949 54	98,038 67	46,821 60	5,540,890 "	12,227,775 61	1848
16,240 "	7,162,204 21	521,028 78	5,359,913 "	129,791 "	67,491 77	6,079,227 55	13,241,431 78	1849
14,285 "	8,155,392 82	572,940 60	6,197,302 23	133,517 "	92,628 "	6,568,387 89	15,051,769 71	1850
14,610 "	9,188,927 69	578,192 93	6,307,597 40	148,000 13	164,027 63	7,069,537 16	16,288,464 87	1851
15,092 50	9,187,101 46	621,303 63	7,216,602 46	146,056 28	146,111 56	8,150,134 23	17,337,238 69	1852
14,799 "	9,732,635 01	823,219 54	8,769,355 "	161,789 35	180,230 "	9,945,594 89	19,678,228 90	1853
12,760 "	10,241,000 22	1,013,647 82	11,029,130 "	181,229 19	202,732 "	12,426,739 01	22,667,739 24	1854
13,097 50	10,873,438 39	1,131,492 00	11,084,451 "	230,154 95	288,682 50	13,616,678 35	24,510,116 74	1855
14,482 50	11,233,552 30	1,127,327 69	11,683,342 "	109,994 55	374,113 84	13,341,988 08	24,678,510 38	1856
21,910 "	11,634,230 90	1,191,310 44	12,083,996 02	205,152 68	400,927 28	13,853,386 42	25,507,617 32	1857
16,989 "	11,601,716 11	1,237,939 09	13,117,133 80	201,528 28	510,588 03	15,676,209 90	27,277,926 01	1858
18,629 90	11,891,527 27	1,300,235 37	14,128,701 30	235,551 24	501,031 52	16,188,472 43	28,080,099 70	1859
23,200 55	12,519,839 05	1,374,321 86	14,966,608 60	247,107 97	474,320 90	17,082,355 33	29,601,904 38	1860
23,263 "	13,069,222 82	1,506,794 19	17,430,685 97	283,472 60	529,851 61	19,810,607 37	32,910,030 19	1861
10,095 55	13,628,085 23	1,613,757 85	16,403,538 52	290,352 43	602,501 63	18,920,180 53	32,548,285 76	1862
10,161 90	14,191,519 79	2,013,938 30	16,752,094 87	296,159 91	607,672 72	19,676,385 80	33,868,435 59	1863
11,092 "	14,769,214 27	2,084,181 86	16,863,365 06	352,014 11	808,197 28	21,309,758 31	36,009,002 58	1864
10,914 99	15,910,156 76	2,088,608 55	18,618,025 80	426,896 02	1,276,792 15	22,408,323 42	39,318,780 18	1865
10,939 95	14,840,396 62	1,336,196 95	19,766,880 06	480,239 79	1,285,260 01	23,348,577 74	38,188,974 36	1866
12,404 51	16,763,291 18	2,073,214 48	19,568,661 10	445,539 10	1,153,774 09	23,238,191 77	40,001,392 05	1867
13,441 68	17,118,722 45	2,458,701 11	20,538,401 77	474,491 33	1,262,011 32	24,733,698 53	41,852,330 98	1868
17,162 "	17,968,518 04	2,456,438 41	20,704,235 11	454,614 71	1,803,433 56	25,420,741 86	43,387,254 90	1869
25,264 60	18,285,650 08	2,452,424 09	22,136,618 03	481,039 54	1,949,827 50	27,030,829 22	45,306,479 28	1870
22,190 35	23,541,132 44	3,189,611 06	31,609,824 87	618,230 62	4,029,440 30	43,363,126 85	66,906,259 29	1871
21,224 74	24,245,832 41	3,012,996 67	38,574,121 70	615,108 65	3,216,195 03	45,418,456 05	69,664,288 40	1872
68,612 49	25,476,401 60	3,755,833 87	40,960,646 86	580,011 89	1,871,680 47	47,163,173 03	72,644,574 83	1873
176,919 55	31,016,421 25	3,762,871 84	49,941,087 50	739,166 70	2,638,011 73	66,181,767 81	87,200,192 06	1874
187,374 35	32,613,658 83	3,991,416 91	49,950,672 21	835,224 88	1,731,017 05	56,510,391 98	89,124,045 81	1875
220,404 61	32,921,755 32	3,959,870 45	50,926,391 31	822,931 33	1,858,972 71	57,598,167 52	90,510,922 84	1876
232,802 09	31,333,061 59	4,008,959 29	50,654,552 12	687,849 72	2,221,249 12	57,576,610 25	90,309,704 84	1877
236,815 61	31,568,224 61	4,691,335 65	53,713,840 78	875,540 39	2,333,973 67	61,637,090 50	94,205,915 14	1878
235,852 51	33,209,936 30	4,913,395 25	58,475,819 35	855,622 07	1,910,813 42	66,215,650 09	99,425,586 39	1879
274,682 29	41,574,689 22	4,697,795 65	61,166,188 32	1,062,230 32	2,126,016 49	72,352,191 78	113,826,881 "	1880
360,183 36	40,151,065 60	4,913,535 52	65,536,716 17	1,003,185 97	1,673,681 17	73,149,117 93	113,303,183 93	1881
347,770 96	42,801,823 61	5,156,598 52	65,986,247 11	1,012,940 75	1,716,012 24	76,481,793 67	119,283,022 31	1882
372,300 77	44,429,861 06	5,201,355 91	60,276,702 65	1,113,838 91	1,858,858 88	77,452,609 39	121,682,667 45	1883
410,252 39	44,209,683 37	5,703,019 65	67,269,807 20	1,109,724 87	1,946,098 56	76,028,650 37	120,238,387 74	1884
458,931 22	46,553,670 92	5,219,017 98	61,848,711 44	1,086,111 20	1,913,472 "	73,067,342 62	119,621,013 54	1885
413,196 36	43,690,561 51	5,331,670 78	64,175,189 31	1,176,364 00	2,038,646 30	72,724,841 29	118,325,402 80	1886
470,716 23	41,924,108 40	5,437,896 63	70,355,527 43	1,156,781 13	2,320,558 64	79,276,271 83	124,200,470 23	1887
466,675 71	47,182,773 70	5,501,500 26	75,022,381 95	1,199,668 21	2,438,458 02	84,169,008 44	131,351,782 14	1888
470,716 23	48,257,581 57	5,565,845 89	79,065,600 35	1,195,361 69	2,759,980 96	88,587,788 30	136,855,369 87	1889
448,748 29	50,150,939 98	5,826,231 91	81,070,947 11	1,271,100 34	2,871,626 41	91,039,905 77	141,190,895 75	1890
448,031 57	51,509,622 95	6,002,941 85	80,975,111 59	1,232,029 35	3,019,506 50	91,229,588 38	142,739,211 33	1891
442,850 90	51,976,126 66	6,188,880 "	77,663,755 87	1,214,460 21	2,883,879 14	87,900,975 22	139,937,101 88	1892
448,424 85	51,067,582 83	6,220,583 41	81,836,771 11	1,341,596 83	3,058,604 74	92,479,556 16	145,547,138 99	1893
461,391 19	57,538,744 98	6,449,551 31	84,828,983 46	1,394,130 58	2,679,654 47	95,352,301 82	152,891,040 80	1894
439,109 17	56,537,853 76	6,653,180 66	86,303,149 99	1,369,618 12	3,537,454 84	97,862,403 61	154,400,287 37	1895
416,918 26	59,152,887 24	7,089,588 03	90,006,157 44	1,432,542 74	2,696,481 25	101,191,761 46	160,347,651 70	1896
431,910 62	63,910,968 58	7,360,757 71	94,778,292 59	1,507,148 05	2,787,833 41	106,434,031 79	170,315,000 7	1897
444,551 52	67,204,338 37	8,147,346 73	103,050,988 97	1,691,470 26	3,709,303 28	116,589,171 22	183,793,509 59	1898
444,021 76	72,546,232 90	8,981,155 09	113,758,904 37	1,839,924 26	3,086,620 48	123,596,504 20	201,142,737 10	1899
451,776 85	76,935,435 83	9,032,971 10	117,799,075 21	1,918,930 11	3,491,955 71	132,160,932 24	209,096,365 07	1900
450,053 77	70,729,942 01	8,901,827 93	117,035,924 04	1,910,733 02	2,975,832 85	130,917,317 86	207,647,259 87	1901
487,230 15	78,726,022 48	9,178,206 28	123,205,423 02	1,991,473 69	3,173,352 15	136,548,455 14	215,271,477 02	1902
764,291 09	81,357,083 37	9,616,127 76	120,192,181 35	2,085,079 85	2,021,431 67	143,514,823 63	221,881,912 "	1903
467,580 45	87,523,237 61	9,896,231 05	134,041,961 47	2,158,972 74	2,716,364 51	148,783,529 77	232,311,767 38	1904
532,221 74	90,771,763 18	10,388,014 67	132,295,032 26	2,282,110 56	1,860,808 83	150,796,066 32	247,598,731 50	1905
524,108 57	91,874,542 81	11,001,085 92	132,161,158 11	2,470,979 78	1,364,203 44	160,930,407 30	254,833,950 11	1906
13,981,040 78	2,220,307,447 78	293,158,233 87	1,268,403,974 52	54,015,905 "	107,251,761 22	1,092,832,470 01	5,913,139,910 39	

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

Années

ANNEES.	AMORTISSEMENTS INDIRECTS soustraits du capital.			LOCATION					PRIX DE VENTE		
	Subsides, cessions de bâtiments à d'autres administra- tions, etc.	Aliénations et ventes d'immeubles	Total.	de terrains	de bâtiments.	de cafés- restaurants (1)	d'herbages, d'oseraies, etc.	de vidanges. (1)	du mobilier et du matériel hors d'usage.	d'objets non réclamés.	d'arbres, de plantations d'her- bages.
	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1833	"	"	"	"	"	"	"	"	365 "	"	"
1836	"	"	"	461 16	"	"	"	"	"	"	"
1837	"	"	"	832 21	"	"	"	"	"	"	"
1838	"	"	"	25 "	"	"	"	"	"	409 26	"
1839	"	"	"	1,170 09	"	"	"	"	30,007 90	893 23	"
1840	"	"	"	11,258 85	"	"	"	"	8,814 10	706 49	"
1841	"	15,043 31	15,043 31	19,894 19	"	"	"	"	24,314 93	11,266 31	"
1842	"	248,515 77	248,515 77	23,571 01	"	"	"	106 "	17,180 81	2,220 48	"
1843	"	310,862 07	310,862 07	24,534 51	"	"	"	70 "	3,110 49	6,687 14	"
1844	"	63,338 53	63,338 53	18,052 59	"	15 "	"	56 34	2,256 65	2,760 30	"
1845	"	157,824 08	157,824 08	15,377 37	"	52 "	"	350 16	50 "	3,270 46	"
1846	"	305,630 90	305,630 90	13,512 40	"	26 "	"	308 50	208 "	2,480 18	"
1847	"	70,619 61	70,619 61	18,968 45	"	22,853 46	"	782 24	2,272 80	3,683 90	"
1848	"	59,933 38	59,933 38	17,025 86	"	22,156 47	"	712 18	12,839 76	3,479 20	"
1849	"	86,651 54	86,651 54	9,004 84	"	13,041 93	9,816 94	509 81	3,077 51	94 "	2,830 05
1850	"	38,985 90	38,985 90	9,050 78	"	12,809 "	6,117 60	582 50	1,425 50	1,137 10	861,10
1851	"	25,501 17	25,501 17	8,787 65	"	12,223 37	8,918 15	583 "	3,988 25	2,660 32	3,450 25
1852	"	2,745 50	2,745 50	8,700 19	"	27,021 87	11,545 45	612 50	5,749 35	7,838 22	3,955 83
1853	"	776 "	776 "	8,817 69	"	26,815 60	7,733 35	562 50	2,997 20	2,000 05	5,090 "
1854	"	4,533 22	4,533 22	8,879 49	"	26,738 65	10,334 10	577 "	5,371 80	3,346 70	4,947 60
1855	"	9,130 30	9,130 30	9,028 14	"	28,236 65	10,391 15	647 50	4,062 50	8,705 40	47,537 25
1856	"	6,385 50	6,385 50	10,313 62	86 50	28,236 65	12,308 15	833 "	14,526 30	1,156 20	61,189 50
1857	(2) 1,361,892 99	18,709 74	1,380,602 73	10,463 08	335 "	26,870 90	12,088 32	813 "	13,203 70	5,119 70	12,851 50
1858	"	43,187 92	43,187 92	11,173 32	374 84	28,145 63	16,394 05	910 "	2,154 50	4,171 50	7,130 55
1859	278,290 24	30,003 13	317,302 37	10,195 07	241 67	20,435 58	9,228 30	1,951 "	2,893 70	3,779 40	8,840 11
1860	"	34,139 02	34,139 02	9,658 12	3,759 "	30,328 75	11,789 30	1,984 "	199 "	3,429 80	3,975 50
1861	"	26,593 03	26,593 03	9,149 68	877 25	32,251 05	11,460 13	2,151 "	2,461 70	3,234 93	3,991 50
1862	"	1,306 11	1,306 11	8,006 14	2,114 34	30,912 98	12,256 61	1,108 63	17,910 90	1,900 "	5,975 50
1863	104,000 "	1,905 83	105,905 83	12,034 57	1,145 93	29,867 15	9,147 76	1,015 "	18,248 30	3,842 20	5,237 20
1864	3,000 "	53,113 28	56,113 28	9,320 14	1,247 78	20,008 57	10,681 23	1,101 50	11,384 40	3,898 30	3,290 50
1865	"	13,306 60	13,306 60	10,090 02	934 33	30,211 32	12,553 38	1,398 "	9,438 75	4,145 65	6,511 27
1866	744 14	6,234 39	6,028 53	11,417 70	6,937 05	50,217 59	7,730 "	1,261 "	8,068 60	0,127 95	3,379 50
1867	5,136 50	19,053 12	24,201 62	10,538 98	960 "	51,844 66	10,638 06	1,241 50	37,591 "	9,777 "	4,765 61
1868	"	2,805 33	2,805 33	9,914 40	1,485 "	53,726 61	7,443 46	1,219 37	28,759 16	12,088 25	2,927 50
1869	"	129,148 73	129,148 73	10,559 03	2,129 68	55,653 08	7,063 50	1,322 50	7,670 10	9,092 75	6,761 "
1870	"	19,250 69	18,250 69	10,970 24	1,852 88	"	8,901 96	1,573 75	20,586 20	9,168 60	14,369 "
1871	"	15,308 40	15,308 40	11,235 57	1,354 18	"	13,564 53	3,879 30	9,406 "	13,457 76	11,089 70
1872	"	5,344 09	5,344 09	11,833 27	20,295 81	"	15,521 41	2,609 26	95,438 30	16,629 05	7,750 40
1873	"	2,423 48	2,423 48	11,417 02	9,248 47	"	12,297 71	2,651 79	70,141 25	32,374 70	5,551 80
1874	"	11,229 65	11,229 65	12,749 70	9,641 29	"	12,394 21	3,086 65	14,957 71	40,532 63	8,926 "
1875	"	71,573 50	71,573 50	12,259 25	16,815 03	"	12,156 74	2,094 65	6,882 40	23,150 50	10,011 60
1876	"	105,708 65	105,708 65	13,867 69	19,453 69	"	13,460 81	2,628 15	4,137 "	26,898 15	5,484 72
1877	"	45,233 89	45,233 89	24,198 77	20,115 79	"	13,291 95	1,723 83	16,214 "	22,347 10	7,101 40
1878	"	227,271 63	227,271 63	32,057 75	18,296 43	"	21,749 18	2,516 20	5,807 "	11,334 80	5,405 85
1879	"	100,057 16	100,057 16	28,230 64	16,388 94	"	21,418 50	2,165 20	16,386 "	12,314 30	7,248 51
1880	"	123,263 86	123,263 86	29,202 65	15,175 52	"	18,556 11	2,122 45	6,448 50	8,880 25	5,174 66
1881	"	235,102 05	235,102 05	29,062 87	13,260 13	"	10,288 27	1,979 50	17,417 30	15,174 "	7,590 16
1882	"	104,268 53	104,268 53	27,595 89	11,094 "	"	15,151 25	2,194 "	9,597 "	12,109 70	7,623 85
1883	"	121,460 57	121,460 57	28,077 19	18,324 39	"	11,518 05	2,554 "	16,172 45	10,056 20	3,206 91
1884	"	77,598 36	77,598 36	21,508 19	16,525 35	"	18,238 95	314 31	6,949 "	18,139 10	10,721 50
1885	"	80,212 78	80,212 78	24,114 12	17,764 27	"	13,838 41	"	16,822 24	18,600 70	10,575 85
1886	"	69,853 21	69,853 21	26,219 55	15,292 91	"	13,127 56	"	10,811 50	15,507 30	6,685 70
1887	"	161,583 43	161,583 43	21,981 43	14,429 95	"	11,865 95	"	11,812 "	12,175 20	4,094 70
1888	"	111,474 39	111,474 39	22,326 38	11,089 19	"	11,673 34	"	15,707 85	18,437 98	5,982 01
1889	"	86,079 63	86,079 63	22,137 85	4,744 07	"	10,059 96	"	10,559 50	12,155 73	2,950 50
1890	"	63,168 35	63,168 35	20,976 68	6,464 56	"	7,460 81	"	5,700 "	15,120 42	2,161 50
1891	"	43,780 79	43,780 79	19,783 25	7,129 21	"	7,474 75	"	19,508 62	15,824 "	8,433 "
1892	350,970 24	37,105 89	391,076 12	21,442 90	6,921 87	"	7,601 85	"	6,415 "	19,543 35	23,074 16
1893	"	49,479 95	49,479 95	19,171 57	6,797 85	"	8,309 61	"	7,566 15	12,545 91	5,140 83
1894	200,400 37	52,571 56	261,980 93	19,520 27	7,157 43	"	6,781 45	"	22,388 45	18,290 31	6,832 06
1895	"	19,617 11	19,617 11	18,430 46	7,575 15	"	7,432 92	"	4,973 "	13,783 91	11,916 70
1896	1,886,108 22	48,047 78	1,934,156 "	28,531 30	10,844 92	"	6,964 82	"	12,097 40	15,326 90	7,817 75
1897	"	19,706 38	19,706 38	20,706 14	7,977 42	"	5,923 10	"	11,526 "	12,737 50	6,556 20
1898	"	50,015 02	50,015 02	20,229 66	12,223 20	"	0,103 47	"	16,187 90	13,785 01	7,372 20
1899	"	30,728 13	30,728 13	20,769 60	11,014 58	"	4,868 32	"	9,830 30	24,191 23	14,380 23
1900	(1) 1,361,892 99	10,874 40	1,342,118 59	18,209 49	7,619 64	"	4,135 67	"	18,171 32	21,783 "	26,551 50
1901	44,639 84	51,263 64	95,903 48	30,932 23	"	"	3,583 88	"	29,276 "	26,775 40	19,244 40
1902	84,475 98	27,206 36	111,682 34	21,471 05	146,231 83	"	2,912 63	"	14,758 14	24,992 52	10,409 38
1903	99,007 20	85,739 55	185,346 75	23,157 14	210,008 68	"	3,038 56	"	32,518 90	21,614 39	10,568 68
1904	134,133 49	69,877 79	204,011 28	117,674 11	287,325 23	"	5,138 49	"	28,500 50	21,198 16	23,125 21
1905	157,690 76	69,284 "	226,983 76	31,259 08	429,341 82	"	3,326 62	"	59,922 10	24,174 83	11,515 85
1906 (3)	226,973 93	81,586 60	308,560 53	28,187 77	334,010 31	"	2,350 93	"	82,068 80	28,576 49	23,316 80
	3,561,199 61	4,386,288 31	7,977,468 22	1,262,703 02	1,813,025 49	760,805 42	592,746 36	58,040 83	1,068,174 52	810,718 57	558,324 41

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

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

(3) Chiffres provisoires.

encaissés par le département des finances pour compte du chemin de fer.
1835 à 1906.

Argent non réclamé.	Droits d'affichage. (1)	Excédents de droits d'encan sur fonds d'ad- judication.	Produits des lignes du Grand Luxembourg	Redevances résultant des art. 6 et 42 de la loi sur les mines du 21 avril 1810	Droits de magasinage. (1)	Acomptes versés par la ville de Gand en rembour- sement d'avances.	Ensemble des produits indirects portés en recette au CR (col. 5 à 19).	TOTAUX. (col. 4 et 20).	ANNÉES.
13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
							365 »	365 »	1835
							461 16	461 16	1836
							892 24	892 24	1837
							434 26	434 26	1838
							33,061 82	33,061 82	1839
							20,779 33	20,779 33	1840
							55,475 43	70,518 74	1841
							43,088 20	291,603 97	1842
							34,382 61	345,241 61	1843
							21,149 86	84,488 41	1844
							19,099 99	176,721 04	1845
					10,465 11		26,998 19	332,029 09	1846
					31,171 64		79,652 48	150,272 09	1847
		2,245 44			16,589 83		75,050 68	134,984 08	1848
		48 42			19,771 36		50,096 75	136,748 29	1849
178 59		124 81			15,073 08		47,760 06	89,235 96	1850
87 79		101 81			9,623 »		49,826 62	76,417 79	1851
					5,376 03		70,829 40	73,574 96	1852
285 77					14,381 »		67,683 16	68,458 16	1853
146 87					20,493 08		80,835 29	85,368 51	1854
					9,575 13		114,083 72	123,214 02	1855
615 75					7,032 67		126,548 44	132,933 94	1856
228 60					0,300 02		91,327 42	1,471,930 16	1857
2,089 81					30,327 10		102,580 30	146,068 22	1858
673 46					29,222 11		96,460 40	413,771 77	1859
002 06					17,910 02		84,026 45	118,165 47	1860
1,032 »					15,411 81		81,927 03	108,520 06	1861
730 57					32,449 94		113,455 61	114,761 72	1862
330 81					27,069 77		107,078 72	213,884 55	1863
1,067 56					19,988 24	140,000 »	230,911 32	287,027 60	1864
279 05					9,276 13	20,000 »	101,866 80	118,173 40	1865
666 59	1,425 60				730 06	20,000 »	117,961 64	123,920 17	1866
1,160 60	13,468 85				189 03	20,000 »	165,165 72	189,367 34	1867
1,500 70	10,296 55				122 64		133,492 58	138,297 91	1868
1,076 21	10,398 85				48 »		122,274 75	261,423 48	1869
772 73							68,195 30	86,446 05	1870
511 43							64,498 47	79,806 36	1871
2,920 74							172,988 01	178,332 13	1872
2,601 69			7,483 80				153,768 14	156,191 62	1873
1,325 27			22,223 97				125,834 43	137,064 08	1874
2,010 99			22,508 42				107,889 78	179,463 28	1875
1,899 94			21,915 47				109,733 42	215,444 07	1876
2,028 51							107,650 99	132,890 88	1877
1,547 47							98,794 68	326,066 31	1878
1,556 90							105,708 99	205,766 15	1879
3,265 87							88,786 01	212,049 87	1880
1,271 46							102,343 69	337,445 74	1881
1,765 67							50,131 37	194,399 90	1882
2,177 43							101,685 62	222,547 19	1883
2,779 05							90,285 39	167,883 75	1884
2,738 63							104,474 24	181,687 02	1885
1,910 23				323 61			69,887 30	159,740 57	1886
1,947 86				371 80			79,981 89	241,559 32	1887
1,802 40				487 27			87,506 41	198,980 60	1888
1,482 95				563 88			64,714 47	150,794 10	1889
2,127 26				912 36			60,923 32	124,091 67	1890
2,210 32				2,031 34			80,344 49	124,125 28	1891
2,930 69				1,409 06			89,247 92	483,324 04	1892
2,345 93				979 21			62,857 08	112,337 03	1893
3,176 48				732 73			84,829 18	346,810 11	1894
3,065 10				676 46			67,853 73	87,470 84	1895
4,781 68				282 43			86,647 29	2,020,803 29	1896
3,827 18				296 32			68,639 86	88,346 24	1897
3,723 25				850 78			80,477 47	130,492 49	1898
2,931 82				782 54			88,418 62	119,146 75	1899
4,004 33				1,030 46			101,571 41	1,240,447 18	1900
3,940 49				2,927 03			136,269 98	232,173 46	1901
3,366 80				2,068 66			229,212 74	337,895 09	1902
2,749 10				2,338 82			312,594 47	497,941 22	1903
3,077 24				2,375 80			468,414 74	672,426 02	1904
3,369 23				1,439 90			567,371 33	791,355 09	1905
4,217 48				273 81			503,041 41	811,601 91	1906
108,883 00	50,689 83	2,520 51	74,131 66	23,189 27	342,037 42	200,000 »	7,672,765 23	15,650,236 46	

N° VIII. — Répartition et encais-

ANNÉES.	DROITS CONSTATÉS.			RECOUVREMENTS	
	RECETTES	Parts des lignes	RESTE	AU COURS	APRÈS LA FIN
	de l'exploitation. (a)	concedées et exploitées par L'ÉTAT. (b)	pour le Trésor. (c)	de l'exercice.	de l'exercice.
1835	268,997 50	"	268,997 50	268,997 50	"
1836	825,132 85	"	825,132 85	825,132 85	"
1837	1,416,982 94	"	1,416,982 94	1,227,245 06	189,737 88
1838	3,097,833 40	"	3,097,833 40	2,786,901 31	310,932 09
1839	4,249,825 04	"	4,249,825 04	3,845,897 95	403,927 09
1840	5,335,167 05	"	5,335,167 05	5,335,167 05	"
1841	6,226,333 06	"	6,226,333 06	6,226,333 06	703 10
1842	7,458,774 29	"	7,458,774 29	7,458,774 29	"
1843	8,994,439 33	"	8,994,439 33	8,939,284 17	55,155 16
1844	11,226,310 87	"	11,226,310 87	11,119,913 60	106,397 27
1845	12,401,750 22	"	12,401,750 22	12,322,653 18	79,097 04
1846	13,672,573 03	"	13,572,573 03	13,572,573 03	"
1847	14,606,735 62	46,368 32	14,650,367 30	14,587,693 70	62,673 60
1848	12,227,775 61	149,890 58	12,077,885 03	11,923,332 43	154,552 60
1849	13,241,431 78	305,510 87	12,935,920 91	12,694,467 42	341,453 49
1850	15,051,780 71	358,155 61	14,663,625 10	14,663,625 10	"
1851	16,288,464 87	402,976 40	15,885,488 47	15,885,488 47	"
1852	17,337,238 69	424,031 15	16,913,207 54	16,913,207 54	"
1853	19,678,228 90	607,760 04	19,070,468 26	19,070,468 26	"
1854	22,607,739 23	899,853 04	21,707,885 59	21,206,619 90	501,235 69
1855	24,510,116 74	1,201,437 75	23,308,678 99	22,802,380 83	428,362 60
1856	24,578,540 38	1,414,423 90	23,154,116 48	22,453,177 81	608,010 44
1857	25,507,617 32	1,509,080 71	23,998,536 61	23,061,930 54	1,081,151 40
1858	27,277,026 01	1,683,006 08	25,594,019 93	24,550,007 73	1,082,230 23
1859	28,080,999 70	1,707,052 77	26,313,346 93	25,661,874 37	651,472 56
1860	29,001,994 38	1,800,374 68	27,801,619 70	26,606,046 32	1,154,057 83
1861 (c)	32,910,030 19	1,990,516 15	30,919,514 04	29,744,328 64	1,173,185 40
1862	32,548,265 70	2,000,041 10	30,547,324 66	29,093,873 70	1,492,366 62
1863	33,868,435 59	2,147,171 22	31,721,264 37	30,242,274 77	1,478,989 40
1864	36,090,002 53	2,357,471 18	33,741,531 40	32,396,931 "	1,344,600 40
1865	38,318,760 18	2,480,408 34	35,838,371 81	33,714,008 25	1,891,679 53
1866	38,188,974 36	3,080,420 11	35,108,554 25	32,785,830 61	1,902,707 30
1867	40,001,302 95	3,372,306 68	36,629,080 07	32,168,933 95	4,645,628 45
1868	41,852,330 98	3,671,291 63	38,181,039 30	35,614,955 73	1,579,925 10
1869	43,387,254 90	3,562,595 18	39,824,659 72	36,874,577 82	2,975,193 09
1870	45,306,479 28	3,473,132 07	41,833,316 31	38,413,318 69	3,411,712 20
1871	66,906 259 29	8,947,687 70	57,958,571 53	49,965,954 42	7,206,889 91
1872	69,664,288 46	9,983,803 31	59,675,485 15	54,183,427 34	4,265,098 82
1873	72,644,574 63	10,933,325 51	61,711,249 12	54,995,558 99	6,784,714 09
1874	87,200,192 06	10,914,315 02	70,285,877 04	69,617,469 90	7,504,935 82
1875	69,124,045 81	11,240,408 20	77,883,737 52	73,545,506 50	2,848,444 19
1876	90,519,922 84	10,034,785 75	80,485,137 09	76,893,078 90	3,577,086 07
1877	90,309,704 84	3,261,685 10	87,048,019 74	83,873,058 58	3,300,860 24
1878	94,205,915 14	3,464,483 63	90,741,431 51	86,703,476 35	4,201,414 51
1879	99,425,586 39	3,620,424 41	95,805,161 98	91,428,519 79	4,759,544 67
1880	113,826,881 "	4,604,122 39	109,322,758 61	103,121,070 82	4,103,371 90
1881	113,303,183 53	4,590,590 83	108,712,592 70	103,765,692 19	5,187,908 43
1882	119,283,622 31	4,210,746 28	115,072,870 03	111,375,679 63	3,758,181 06
1883	121,982,667 45	4,283,359 31	117,599,308 14	113,676,564 36	3,022,743 78
1884	120,238,333 74	4,138,796 97	116,099,536 77	111,927,708 11	4,171,828 66
1885	119,621,013 54	3,920,998 44	115,700,015 10	113,260,619 62	2,439,393 43
1886	116,325,402 80	3,824,382 90	112,501,019 90	110,619,693 83	2,847,500 57
1887	124,200,470 23	4,054,734 73	120,145,735 50	116,970,065 90	3,175,669 60
1888	131,351,762 14	4,130,024 43	127,221,757 71	124,524,097 90	2,697,659 81
1889	136,855,369 87	4,385,906 14	132,469,463 73	128,544,772 27	3,920,691 46
1890	141,190,895 75	4,576,115 53	136,614,780 22	133,479,051 34	3,135,128 88
1891	142,736,211 33	4,653,687 91	138,082,543 42	135,333,210 13	2,753,091 87
1892	139,937,101 88	4,495,228 91	135,441,872 97	133,143,332 31	3,125,642 70
1893	145,517,138 99	4,789,256 27	140,757,882 72	137,133,511 61	3,602,200 27
1894	152,891,016 80	5,079,797 30	147,811,249 50	145,330,059 62	2,481,180 88
1895	154,400,287 37	5,083,513 98	149,316,773 39	148,097,263 71	3,446,369 "
1896	160,347,651 70	5,290,080 33	155,057,571 37	151,469,751 74	3,000,048 47
1897 (d)	180,177,173 39	5,282,707 09	174,894,466 30	171,060,874 28	3,603,562 50
1898	191,427,020 81	5,120,533 56	186,306,496 25	177,679,365 48	5,231,536 67
1899	201,142,737 10	5,530,348 14	195,612,388 95	195,170,234 88	3,817,731 09
1900	200,056,368 07	4,725,848 56	204,770,519 51	201,175,634 80	3,159,040 97
1901	207,647,259 87	4,593,566 56	203,051,693 31	199,783,376 40	3,301,575 77
1902	215,274,477 02	4,661,304 73	210,611,032 89	206,199,518 48	4,517,594 85
1903	224,881 912 "	4,787,811 97	220,094,070 03	216,828,410 21	3,265,659 82
1904	232,314,767 38	5,035,632 07	227,278,145 31	224,994,115 90	3,284,098 41
1905	247,588,731 50	5,125 208 14	242,443,523 36	239,677,216 20	2,706,307 10
1906	258,833,950 11	5,409,542 96	253,424,407 15	250,280,857 18	3,143,549 97
	5,930,605,013 63	239,440,533 12	5,691,165,080 61		

sement des recettes brutes.

EFFECTUÉS.		SOMMES	Parts du Trésor	Observations.
FOUR	DEPUIS	à	dans les recettes	
chaque exercice.	L'ORIGINE.	RECQUVRE.	du chemin de fer. (a)	
268,997 50	268,997 50	"	268,997 50	a) Non compris les produits divers (voir annexe VII). b) Non compris les loyers des lignes de Spa à la frontière et d'Anvers à Rotterdam. c) Y compris fr. 978,498-72 représentant le boni de la gestion provisoire de la ligne de Mons à Manège. d) Y compris fr. 9,832,173-02 provenant des gestions provisoires des lignes reprises en 1896 et en 1897. (Anvers à Gand, Liégeois-Limbourgeois, Gand-Eecloo-Bruges et Grand Central Belge). Voir page 106 du Compte général des Finances pour les années 1898, 1899 et 1900.
825,112 85	1,004,130 35	"	1,004,130 35	
1,416,982 91	2,511,113 29	"	2,511,113 29	
3,097,833 40	5,698,946 69	"	5,698,946 69	
4,219,825 04	9,858,771 73	"	9,858,771 73	
5,335,187 05	15,193,938 78	"	15,193,938 78	
6,226,333 66	21,420,272 44	"	21,420,272 44	
7,458,774 29	28,879,048 73	"	28,879,048 73	
8,994,439 33	37,873,466 06	"	37,873,466 06	
11,226,310 87	49,099,793 73	"	49,099,793 73	
12,401,750 22	61,501,547 13	"	61,501,547 13	
13,572,573 03	75,074,120 18	"	75,074,120 18	
14,650,367 30	89,724,487 48	"	89,724,487 48	
17,977,885 03	101,802,372 51	"	101,802,372 51	
12,935,920 01	114,738,203 42	"	114,738,203 42	
14,663,625 10	129,401,918 52	"	129,401,918 52	
15,885,488 47	145,287,406 90	"	145,287,406 90	
16,913,707 54	162,200,614 53	"	162,200,614 53	
18,070,468 26	181,271,082 79	"	181,271,082 79	
21,767,885 59	203,038,068 38	"	203,038,068 38	
23,230,743 73	226,269,712 11	77,935 26	226,347,647 37	
23,061,189 25	249,330,000 36	170,863 49	249,501,763 85	
24,143,161 94	273,473,982 30	265,318 16	273,500,300 46	
25,621,238 09	299,095,220 39	"	299,095,220 39	
26,313,346 93	325,408,567 32	"	325,408,567 32	
27,760,104 15	353,168,671 47	41,515 55	353,210,187 02	
30,919,514 04	384,088,185 51	41,515 55	384,129,701 06	
30,588,840 21	414,677,025 72	"	414,677,025 72	
31,721,264 37	446,398,290 09	"	446,398,290 09	
33,714,531 40	480,139,821 49	"	480,139,821 49	
35,608,687 78	515,748,509 27	229,694 06	515,978,103 33	
34,891,537 01	550,440,047 18	646,700 40	551,089,747 58	
36,814,552 40	587,254,609 58	461,224 07	587,715,833 65	
38,194,890 83	625,449,500 41	447,372 54	625,896,872 95	
39,849,772 91	665,299,273 32	422,259 35	665,721,532 67	
41,825,030 59	707,124,304 21	430,574 77	707,554,878 98	
57,172,844 33	764,297,148 54	1,216,301 97	765,513,450 51	
58,428,526 18	822,725,674 70	2,463,260 96	825,188,935 66	
61,780,273 08	884,505,947 78	2,391,237 "	886,900,181 78	
77,182,405 81	961,688,358 59	1,497,708 23	963,186,061 82	
76,393,950 69	1,048,082,304 28	2,997,495 06	1,041,069,799 31	
80,470,164 97	1,118,552,469 25	3,002,467 18	1,121,554,916 43	
87,179,948 82	1,205,732,418 07	2,670,838 10	1,208,403,256 17	
90,909,890 66	1,295,642,308 93	2,702,078 75	1,298,314,387 68	
96,187,004 46	1,392,829,373 39	2,320,170 27	1,395,149,549 66	
109,317,042 72	1,502,146,416 11	2,325,892 16	1,504,472,308 27	
108,953,600 62	1,611,100,016 73	2,084,881 24	1,613,181,900 07	
115,134,863 74	1,726,233,880 47	2,023,896 53	1,728,257,777 "	
117,599,308 14	1,843,833,188 61	2,023,896 53	1,845,857,085 14	
116,603,536 77	1,959,932,725 38	2,023,896 53	1,961,956,621 91	
115,700,015 10	2,075,632,740 48	2,023,896 53	2,077,656,637 01	
113,467,194 40	2,189,099,931 88	1,057,722 03	2,190,157,656 91	
120,145,735 50	2,309,245,670 38	1,057,722 03	2,310,303,392 41	
127,221,757 71	2,436,467,428 09	1,057,722 03	2,437,525,150 12	
132,469,463 73	2,568,938,891 82	1,057,722 03	2,569,994,613 85	
136,014,780 22	2,703,551,672 04	1,057,722 03	2,706,609,394 07	
138,086,302 "	2,843,637,974 04	1,053,963 45	2,844,691,937 49	
136,268,975 10	2,979,900,940 14	228,861 32	2,980,133,810 46	
140,735,150 88	3,120,842,700 02	248,993 16	3,120,891,693 18	
147,811,249 50	3,268,453,949 52	248,593 16	3,268,702,912 68	
149,543,634 71	3,417,997,584 23	22,131 84	3,418,019,716 07	
155,079,703 21	3,573,077,287 44	"	3,573,077,287 44	
174,754,436 78	3,747,831,724 22	140,029 52	3,747,971,753 74	
182,910,902 13	3,930,742,626 35	3,535,623 64	3,934,278,241 90	
198,993,909 97	4,129,730,593 32	151,042 03	4,129,880,638 05	
204,334,675 83	4,334,071,272 15	189,838 31	4,334,261,158 46	
203,114,952 23	4,537,186,224 36	126,827 39	4,537,312,851 77	
210,716,113 33	4,747,002,337 71	21,596 85	4,747,023,934 66	
220,094,070 03	4,967,096,407 74	21,596 85	4,968,008,004 69	
227,279,145 31	5,195,275,553 05	21,596 85	5,195,297,150 "	
242,443,523 36	5,437,719,076 41	21,596 85	5,437,740,673 36	
243,424,407 15	5,691,143,483 66	21,596 85	5,691,165,080 51	

**N° IX. — Décomposition du compte de premier établissement et de parachèvement
des lignes exploitées moyennant
Pour les années antérieures à 1898,**

	1895	1896	1897	1898	1899
A. Lignes construites directement par l'Etat :					
Lignes exploitées. { Premier établissement et travaux de parachèvement livrés à l'exploitation. Travaux d'extension non achevés à fin d'exercice	372,051,242 51	379,035,180 41 (a) 7,548,619 44	386,204,185 62 (a) 9,280,810 70	402,185,917 45 (a) 8,111,280 40	414,072,670 89 (a) 12,610,510 64
Lignes en construction	(a) 6,366,436 18	(a) 5,159,541 10	(a) 9,462,842 08	(a) 9,081,276 61	(a) 6,324,108 71
Ensemble pour lignes construites directement par l'Etat	378,417,678 69	384,194,721 51	395,667,027 70	411,267,194 06	420,396,779 60
B. Lignes construites à forfait pour compte de l'Etat :					
Lignes construites en exécution des conventions-lois des 31 janvier/15 mars 1873 et 21 juillet/25 août 1885, 19 décembre 1876, 1 ^{re} et 26 juin 1877 et 9-10 juin 1878 : En exploitation	156,007,124 10	156,007,124 10	156,007,124 10	156,007,124 10	156,007,124 10
Para- { Travaux livrés à l'exploitation chèvement. { — d'extension non achevés à fin d'exercice	9,640,762 37	10,467,166 00 (a) 227,213 78	11,089,575 48 (a) 101,932 06	12,602,588 93 (a) 65,658 54	13,517,953 31 (a) 81,345 44
Ensemble pour lignes construites à forfait	165,647,886 47	166,474,290 10	167,096,700 54	168,615,371 67	166,814,269 51
C. Lignes rachetées :					
Mons à Manage (capital représentatif des annuités)	10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27
L'epinster à Spa (rachat par annuités en 1872 et comptant en 1877)	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 03	6,782,031 08	6,782,031 08
Liendre et Waes (rachat par annuités en 1876 et comptant en 1877)	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51
Saint-Ghislain à Erbisoul	2,385,000 »	2,385,000 »	2,385,000 »	2,385,000 »	2,385,000 »
Lierre à Turnhout	4,396,117 40	4,396,117 40	4,396,117 40	4,396,117 40	4,396,117 40
Marbehan à Virton et à Lamorteau, y compris les parachèvements effectués au moyen de retenues faites sur le prix d'achat	6,937,645 5	6,937,645 59	6,937,645 59	6,937,645 59	6,937,645 59
Réseau { Coût des Flandres. { Remboursement des cautionnements	17,441,982 42	17,441,982 42	17,441,932 42	17,441,982 42	17,441,992 42
Hassins Houilliers (capital représentatif des annuités)	194,208,800 »	194,208,800 »	194,208,800 »	194,209,500 »	194,208,800 »
Luxembourg	127,355,106 80	127,355,106 80	127,355,106 80	127,355,106 80	127,355,106 80
Anvers à Gand par Saint-Nicolas	»	14,700,550 »	14,700,550 »	14,700,550 »	14,700,550 »
Litgeois-Limbourgeois	»	34,998,416 50	34,998,416 50	34,998,416 50	34,998,416 50
Gand-Keeloo	»	»	7,734,600 »	7,734,600 »	7,734,600 »
Grand Central Belge	»	»	(1) 216,218,884 27	216,218,884 27	216,218,884 27
Plateaux de Herve	»	»	23,116,178 25	23,116,178 25	23,116,178 25
Sichem à Montigny	»	»	»	353,371 26	353,371 26
Lige à Visé	»	»	»	»	10,024,788 20
Hesbaye-Condrex	»	»	»	»	»
Saint-Trond-Hasselt	»	»	»	»	»
Para- { Travaux prévus lors du rachat chèvement. { Autres travaux livrés à l'exploitation Travaux d'extension non achevés à fin d'exercice	13,101,927 16 46,961,605 02	13,101,927 16 50,498,380 28 (a) 292,039 02	13,101,927 16 (2) 57,765,833 19 (a) 621,073 03	13,101,927 16 62,015,588 56 (a) 788,937 82	(4) 13,152,112 27 66,346,092 22 (a) 878,871 08
Ensemble pour lignes rachetées	482,816,441 25	539,338,212 03	791,004,371 47	795,775,332 89	810,271,373 12
D. Lignes exploitées moyennant redevance fixe ou par les recettes :					
Para- { Travaux livrés à l'exploitation chèvement. { — non achevés à fin d'exercice	13,019,562 32	13,921,976 28 »	(3) 9,434,647 41 (a) 6,903 94	9,761,877 97 (a) 87,395 07	10,178,036 19 (a) 61,887 14
Ensemble pour lignes louées par l'Etat	13,019,562 32	13,921,976 28	9,441,551 35	9,849,273 04	10,239,923 33
E. Dépenses des stations : excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes tournantes, etc., réservoirs, candélabres, éclairage électrique et au gaz, etc.					
	38,450,191 »	59,369,983 73	40,399,584 92	42,710,961 08	45,439,144 71
F. Dépenses générales pour études de projets de construction.					
	10,917,148 15	11,341,429 55	11,729,032 22	12,369,380 38	12,815,287 05
G. Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines fixes, outillage et installations électriques des services de la traction (ateliers, dépôts, etc.).					
1 ^{re} Commandé par l'Etat	236,968,414 88	246,612,636 02	260,793,192 30	277,032,190,19	291,374,081 54
2 ^{re} Repris aux compagnies	64,318,721 26	67,009,473 26	89,384,932 22	89,381,932 22	(5) 90,173,264 03
Ensemble pour le matériel roulant, machines et outillage des ateliers, etc.	301,287,136 14	313,622,109 28	350,178,124 52	366,414,122 41	381,548,245 17
Total du capital de premier établissement	1,394,583,046 02	1,473,034,559 30	1,775,492,521 61	1,815,169,915 83	1,862,990,691 28
Pour faire ressortir le capital engagé dans le domaine exploité, il faut déduire :					
1 ^{re} Pour lignes en construction et travaux d'extension non achevés (voir littéra et ci-dessus)	6,366,436 18	13,227,406 34	19,475,028 80	18,127,548 44	19,989,723 01
2 ^{re} Pour aliénation d'immeubles, subsides, etc. (Amortissements lin directs)	6,151,303 14	8,068,549 14	8,108,255 52	8,156,270 54	8,186,998 67
Reste capital utile fr.	1,382,065,210 70	1,451,698,603 82	1,747,910,637 10	1,788,885,096 85	1,834,813,969 60

(1) Y compris une somme de fr. 2,716,780-19 payée pour la section d'Aix à la frontière, en exécution de la convention du 15 avril 1897 avec le gouvernement prussien (art. 3, § 2, de la loi de rachat).
(2) Y compris fr. 1,037,331-39 pour les Plateaux de Herve et fr. 3,817,903-62 pour Anvers à la frontière néerlandaise, rachetés en 1897.
(3) Déduction faite des transferts dont question au renvoi 2.
(4) Y compris une somme de fr. 50,180-11, remboursée au Grand Central Belge pour travaux d'extension, etc., effectués par la compagnie pendant sa gestion pour compte de l'Etat, en 1897.
(5) Y compris une somme de fr. 2,699-41, remboursée au Grand Central Belge pour acquisition de matériel en extension pendant sa gestion pour compte de l'Etat, en 1897.

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

voir l'annexe IX du compte rendu de 1905.

1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	Différences entre 1905-1906
420,347,304 21 (a) 16,983,136 69 (a) 9,316,435 59 416,619,470 49	426,221,440 21 (a) 22,106,044 73 (a) 16,379,839 70 404,007,973 04	435,221,913 99 (a) 23,771,368 04 (a) 18,100,168 65 419,393,480 68	416,005,019 94 (a) 28,063,920 51 (a) 20,918,705 84 495,888,615 39	452,023,784 31 (a) 38,401,909 74 (a) 30,302,072 40 521,831,708 45	586,733,153 56 (a) 26,651,918 33 (a) 37,983,072 " 551,350,143 89	502,769,438 23 (a) 28,967,105 52 (a) 47,225,015 75 578,981,619 50	16,036,279 67 (a) 2,335,247 19 (a) 9,269,013 73 27,641,470 61
156,007,124 10 14,651,400 28 (a) 3,793 10 170,002,317 48	156,007,124 10 15,265,000 01 (a) 27,504 74 171,299,634 85	156,007,124 10 15,611,379 16 (a) 08,680 62 171,747,183 88	156,007,124 10 10,273,445 73 " 172,280,569 83	156,007,124 10 17,039,028 87 (a) 29,900 86 173,075,753 85	156,007,124 10 17,854,465 16 (a) 60,085 95 173,931,675 21	156,007,124 10 18,182,432 57 (a) 67,394 " 173,238,950 67	" 297,967 41 (a) 7,308 05 305,255 48
10,537,156 27 6,782,031 08 52,703,069 51 2,385,000 " 4,396,117 40 6,937,645 59 17,441,982 42 194,208,800 " 127,355,106 80 14,700,550 " 34,998,416 50 7,734,600 " 216,218,884 27 23,116,178 25 353,371 26 10,024,788 20 24,738,160 " 4,180,600 " (6) 13,193,665 38 (7) 74,486,162 58 (a) 992,269 39 817,484,554 99	10,537,156 27 6,782,031 08 52,703,069 51 2,385,000 " 4,396,117 40 6,937,645 59 17,441,982 42 194,208,800 " 127,355,106 80 14,700,550 " 34,998,416 50 7,734,600 " 216,218,884 27 23,116,178 25 353,371 26 10,024,788 20 24,738,160 " 4,180,600 " 13,193,665 38 79,600,984 44 (a) 2,192,325 76 853,808,433 13	10,537,156 27 6,782,031 08 52,703,069 51 2,385,000 " 4,396,117 40 6,937,645 50 17,441,982 42 194,208,800 " 127,355,106 89 14,700,550 " 31,998,416 50 7,734,600 " 216,218,884 27 23,116,178 25 353,371 26 10,024,788 20 24,738,160 " 4,180,600 " 13,193,665 28 87,012,003 50 (a) 2,457,084 31 861,475,210 77	10,537,156 27 6,782,031 08 52,703,069 51 2,385,000 " 4,396,117 40 6,937,645 59 17,441,982 42 194,208,800 " 127,355,106 80 14,700,550 " 34,998,416 50 7,734,600 " 216,218,884 27 23,116,178 25 353,371 26 10,024,788 20 24,738,160 " 4,180,600 " 13,193,665 38 93,567,791 40 (a) 2,075,159 87 887,849,074 20	10,537,156 27 6,782,031 08 52,703,069 51 2,385,000 " 4,396,117 40 6,937,645 59 17,441,982 42 194,208,800 " 127,355,106 80 14,700,550 " 34,998,416 50 7,734,600 " 216,218,884 27 23,116,178 25 353,371 26 10,024,788 20 24,738,160 " 4,180,600 " 13,193,665 38 100,891,913 68 (a) 3,185,387 73 816,162,020 42	758,891,023 63 758,891,023 63 13,193,665 38 111,484,023 84 (a) 2,481,916 26 856,651,630 11	758,891,023 63 13,193,665 38 117,322,851 46 (a) 2,549,787 73 891,956,124 20	" 5,838,627 62 (a) 65,857 47 5,904,485 09
(8) 8,129,228 05 (a) 52,709 95 8 181,938 " 46,907,108 74 13,311,919 91 318,336,501 12 90,173,264 63 468,500,765 75 1,911,704,501 29 27,345,344 72 (9) 6,844,980 08 1,907,511,236 49	8,316,528 20 (a) 13,640 62 8,339,168 82 46,615,724 60 13,614,834 79 357,215,341 83 90,173,264 63 447,388,606 46 2,008,685,376 29 40,620,004 55 6,940,893 56 1,961,104,488 18	8,449,208,68 (a) 88,657 59 8,537,876 47 52,014,985 20 14,014,308 35 395,260,630 37 90,173,264 63 485,433,895 " 2,072,046,940 35 40,815,069 24 7,052,565 90 2,018,778,405 21	8,724,595 42 " 8,724,595 42 51,201,186 43 14,725,966 69 432,590,681 97 90,173,264 63 522,763,949 10 2,135,233,997 56 51,957,795 32 7,237,912 65 2,076,038,289 59	9,073,281 11 " 9,073,281 11 54,798,877 03 15,365,878 49 469,249,992 76 90,173,264 63 554,423,257 39 2,204,537,834 72 71,918,970 73 7,441,923 93 2,125,171,940 06	9,444,483 67 " 9,444,483 67 57,566,613 97 15,796,113 30 491,005,314 38 90,173,264 63 581,178,579 01 2,275,310,283 16 07,160,002 54 7,668,907 69 2,200,490,372 83	9,605,347 86 " 9,605,347 86 61,187,017 81 16,216,481 75 508,039,022 35 90,173,264 63 598,213,186 98 2,330,672,930 77 78,828,359 00 7,977,484 22 2,243,867,103 55	160,864 19 " 160,864 19 3,896,371 81 420,570 45 17,031,607 97 " 17,031,607 97 59,353,647 61 11,068,356 46 398,560 53 43,376,739 62

(6) Y compris une somme de fr. 41,553-11, remboursée au Grand Central Belge pour travaux d'extension, etc., effectués par la compagnie pendant sa gestion pour compte de l'État, en 1898.

(7) Y compris fr. 2,313,566-52 pour la ligne de Hesbaye-Condrex, rachetée en 1900.

(8) Déduction faite de fr. 2,313,566-52

(9) Déduction faite de la somme de fr. 1,361,892-99, valeur de la ligne de Landen-Saint-Trond, comprise dans les amortissements indirects depuis 1857 et réintroduite dans le capital utile en 1900, ensuite du rachat de la ligne de Saint-Trond à Hasselt.

(10) Règlement définitif du prix de rachat de la ligne Saint-Trond-Hasselt.

N° X. — Voies et travaux. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1902-1906)
et de la dernière année (1904) de la période précédente.

				1901.	1902.	1903.	1904.	1905.	1906.
Longueur effective, en mètres courants, des lignes exploitées par l'État, { double voie. au 31 décembre. } simple voie.				1,622,261	1,632,798	1,750,265	1,777,159	1,802,176	1,835,161
				2,426,228	2,597,567	2,524,255	2,259,882	2,245,758	2,258,760
Ensemble. .				4,048,489	4,030,165	4,034,518	4,037,041	4,047,912	4,071,921
Longueur effective, en mètres courants, au 31 décembre, des lignes { double voie. appartenant à l'État } simple voie.				1,434,652	1,485,169	1,562,656	1,609,550	1,654,847	1,664,889
				2,509,929	2,281,068	2,207,906	2,145,553	2,129,580	2,122,415
Ensemble. .				3,764,581	3,766,257	3,770,542	3,755,063	3,763,956	3,787,002
Longueur moyenne des lignes exploitées par l'État.				4,048,489	4,049,270	4,053,043	4,057,041	4,047,487	4,065,158
Mètres courants de rails	en acier	voies principales . . .	de 52 kilog. par mètre . .	2,728,110	2,754,520	2,868,915	2,925,663	2,926,778	2,928,947
			de 40.6 — — . .	951,592	1,554,571	1,781,172	2,253,008	2,805,111	3,416,706
			de 38 kilog. — . .	6,754,055	6,592,246	6,254,254	5,856,550	5,546,295	4,890,958
			de 35 kilog. et moins par mèt.	214,556	210,716	182,150	168,057	167,492	128,423
			de 52 kilog. par mètre . .	50,662	58,190	51,715	55,822	40,454	42,904
			de 40.6 — — . .	2,812	9,825	20,656	41,958	68,084	136,852
		voies de garage, de chargement et de déchargement	de 38 kilog. — . .	2,720,461	2,095,565	5,214,847	3,498,059	3,598,565	4,081,877
			de 35 kilog. et moins par mèt.	557,864	551,108	406,575	405,163	408,898	249,501
			de 52 kilog. par mètre . .	2,758,772	2,772,710	2,900,628	2,939,487	2,967,252	2,971,851
		en général.	de 40.6 — — . .	954,404	1,544,506	1,801,808	2,294,968	2,871,193	3,575,558
			de 38 kilog. — . .	9,474,516	9,587,811	9,469,101	9,354,569	8,944,656	8,972,615
			de 35 kilog. et moins par mèt.	552,220	561,824	588,703	571,202	576,590	577,726
	en fer	voies principales	de 38 kilog par mètre. . .	547,225	283,850	218,592	155,181	158,550	127,244
		voies de garage, de chargement et de déchargement . .		1,075,984	1,927,992	1,899,785	1,865,292	1,851,876	1,780,512
		en général.		2,521,209	2,211,851	2,118,577	2,020,473	1,970,252	1,907,756

Consommation annuelle de rails d'acier	{	quantités totales (tonnes)	24,468	24,078	12,000	36,000	30,000	33,000	
		sommes totales dépensées	3,122,773	3,136,246	1,358,543	4,758,500	3,823,000	4,123,000	
		prix moyen par tonne.	127,64	131,08	129,88	131,63	127,50	125,00	
Nombre de billes en bois existant dans les voies	{	chêne	voies principales	6,678,579	6,778,896	6,763,458	6,845,029	6,859,124	6,919,877
			voies accessoires.	2,192,888	2,296,352	2,469,950	2,577,851	2,691,951	2,888,990
			Ensemble.	8,871,467	9,075,248	9,233,568	9,420,880	9,551,075	9,808,867
	{	sapin	voies principales.	59,382	52,633	29,728	25,924	24,918	9,458
			voies accessoires.	233,619	224,449	217,645	206,474	194,013	182,522
			Ensemble.	274,901	257,102	247,573	232,398	218,931	191,980
	{	hêtre	voies principales.	29,143	33,623	30,005	57,284	70,765	103,853
			voies accessoires.	956	1,536	1,839	1,839	1,906	2,535
			Ensemble.	30,101	37,181	31,862	59,143	72,671	108,188
	Prix moyen (créosotage compris) des billes en chêne de 0 ^m .28 sur 0 ^m .14 acquises dans l'année			6,53	6,47	6,54	6,59	6,40	6,27
Longueur des voies (simples) sur longrines et traverses métalliques	{	voies principales (mètres courants)	67,267	60,758	57,982	46,819	29,906	28,952	
		voies accessoires (—)	159,782	142,113	123,488	128,226	124,560	124,242	
		Ensemble (—)	227,049	202,855	185,450	173,045	154,266	153,174	
Longueur des lignes armées	{	du block-system (—)	1,194,663	1,194,663	1,202,604	1,222,045	1,244,383	1,423,548	
		de grosses sonneries (—)	693,595	693,595	693,595	693,593	679,336	615,357	
		munis de barrières manœuvrées sur place et à la main.	3,463	3,420	3,569	3,330	3,298	3,271	
Nombre de passages à niveau.	{	— — à bascules ou roulantes, manœuvrées à distance	855	845	848	853	848	850	
		ouverts et non surveillés.	2,008	2,014	2,010	2,006	2,003	2,002	
		Ensemble.	6,326	6,279	6,227	6,189	6,149	6,123	
Dépense annuelle pour le gardiennage des passages à niveau			2,918,831	2,884,210	2,824,167	2,819,459	2,814,350	2,862,459	
Nombre de passages à niveau supprimés dans l'année			44	46	52	58	45	53	
Nombre de raccordements et gares privées			1,193	1,224	1,243	1,243	1,280	1,504	
Nombre de raccordements de lignes vicinales aux stations gérées par l'État			83	90	93	96	99	102	
Nombre de traversées de voies de l'État par des lignes vicinales			74	77	85	86	87	89	
Valeur au 31 décembre des approvisionnements des voies et travaux			17,908,121	17,318,073	13,201,145	13,896,768	17,319,105	21,511,159 34	

N° XI. — *Traction et matériel. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1902 à 1906),
et de la dernière année (1901) de la période précédente.*

	1901.	1902.	1903.	1904.	1905.	1906.
Nombre de locomotives.	2,859	2,967	3,088	3,186	3,509	3,427
— de voitures automotrices.	49	54	28	24	24	23
— de tenders (indépendants de la locomotive)	1,920	2,070	2,103	2,170	2,551	2,570
— de voitures à voyageurs, y compris la partie « voiture » des voitures à vapeur et des voitures-fourgons, etc.	5,678	6,563	6,558	6,570	6,845	6,853
— de véhicules divers pour trains de voyageurs : (fourgons à bagages, wagons fermés pour petits colis, boxes, etc.)	1,924	1,955	1,981	2,047	2,084	2,092
— de voitures motrices pour ligne vicinale électrique	12	12	12	12	16	16
— de voitures remorquées —	20	20	20	20	20	20
— de wagons à marchandises.	65,540	65,843	66,409	68,599	70,729	71,716
— de véhicules pour services divers : pour embranchements de charbonnages, pour l'entretien de la route, wagons de secours, etc., etc.	1,508	1,485	1,450	1,501	1,491	1,619
— de bâches.	25,903	24,478	24,578	22,956	24,686	25,615
Parcours kilométri- que des locomotives de l'Etat						
{ productif de recettes. { trains de voyageurs	55,459,225(')	56,667,451(')	58,600,155(')	59,917,859(')	41,509,358(')	42,745,951(')
{ trains de marchandises.	50,018,549	52,040,909	55,804,537	55,122,165	56,564,826	58,461,442
{ pour le service : trains de route, à vide ou en manœuvre	19,457,554	20,229,652	20,948,175	21,840,522	25,267,058	24,925,405
Consommation de charbon des locomotives .						
{ quantités (tonnes)	1,256,095	1,528,476	1,590,216	1,452,159	1,582,875	1,714,490
{ prix moyen par tonne.	17 56	12 19	12 14	12 16	11 91	14 05
{ dépenses	21,801,520	16,188,584	16,985,606	17,658,805	18,849,815	24,061,119
Consommation de charbon par locomotive- kilomètre en général.						
{ quantités (kilogr.)	14 79	14 94	14 99	14 99	15 62	16 13
{ dépenses	0,257	0,182	0,182	0,182	0,186	0,227

Nombre annuel de trains	{	de voyageurs	946.062	960,634	980,630	1,008,811	1,037,606	1,062,517
		de marchandises.	667,767	683,110	663,290	679,311	694,886	721,333
		de service.	29,436	26,648	26,075	52,606	53,078	55,763
Parcours des trains, productif de recettes. .	{	voyageurs.	55,954,409 ⁽¹⁾	54,928,861 ⁽¹⁾	50,512,176 ⁽¹⁾	37,286,049 ⁽¹⁾	38,474,333 ⁽¹⁾	39,716,016 ⁽¹⁾
		marchandises	24,674,733	26,522,507	27,559,098	27,800,258	29,506,374	31,203,013
Parcours des trains de service			396,586	397,534	429,960	548,543	671,439	652,828
Éclairage	{	nombre d'installations.	41	44	46	50	51	56
		— de lampes à arc.	1,787	1,903	1,993	2,278	2,428	2,732
		— de lampes à incandescence. . .	4,443	4,902	5,397	6,442	6,893	7,603
		— total de lampes	6,230	6,805	7,392	8,720	9,320	10,335
	{	puissance totale des lampes en kilowatts.	1,081	1,141	1,173	1,348	1,483	1,647
		nombre de becs	26,096	26,048	26,436	26,909	27,063	27,132
		consommation totale, en mètres cubes .	4,969,049	4,561,330	4,780,258	5,001,250	4,781,421	4,017,156
		dépense totale	382,756	333,891	374,582	613,225	579,376	490,801
	{	quantités consommées, en litres . . .	5,666,271	6,289,886	6,687,173	7,006,126	7,049,933	7,980,263
		dépense totale	650,488	340,904	662,050	386,987	480,100	623,301
	{	quantités consommées, en kilog. . . .	686,172	641,330	684,232	667,309	691,517	769,307
		dépense totale	422,819	372,472	368,538	523,817	337,066	413,810
Graissage (huiles, suif et graisses).	{	consommation totale, en kilog.	5,249,776	5,740,342	4,160,966	4,533,433	5,231,220	5,902,862
		dépense totale	852,934	936,023	913,049	904,306	1,066,918	1,358,340
Valeur, au 31 décembre, des approvisionnements du service de la traction et du matériel .			27,778,372	27,844,331	27,093,331	28,914,230	29,343,393	29,888,209

(1) Non compris 10,120 kilomètres en 1906, 10,108 en 1903, 1,092 en 1904, 9,256 en 1905, 14,270 en 1902 et 10,469 en 1901 se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal ; 430,359 kilomètres en 1906, 436,543 en 1903, 431,827 en 1904, 432,381 en 1905, 532,246 en 1902 et 268,276 en 1901 se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

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

		UNITÉ.	1901.		1902.	
			MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.
Voyageurs sur les lignes à écartement normal.	Service intérieur. . .	Voyages.	111,710,216	52,602,980 54	113,770,630	53,845,244 03
	— mixtes . . .	"	7,887,280	6,657,048 07	8,162,028	7,120,565 94
	— internationaux .	"	4,035,742	8,000,172 42	4,258,712	8,935,607 12
	Surtaxes pour trains et voitures de luxe.	—	"	211,987 30	"	"
Voyageurs de la ligne vicinale de Mons à Roussu.		Voyages.	821,163	140,104 80	918,294	155,824 00
Ensemble. . .		—	124,454,401	68,512,292 93	127,109,684	70,083,242 59
Bagages.	service intérieur . . .	Quintaux	275,475	870,090 52	260,543	850,717 44
	— mixtes . . .	"	24,412	67,100 57	25,221	65,275 77
	— internationaux .	"	155,769	1,093,310 47	154,931	1,093,735 75
	Ensemble. . .	"	453,656	2,032,531 36	444,495	2,009,748 96
Petites marchandises.	service intérieur . . .	Quintaux	5,572,551	9,936,800 57	5,872,827	10,141,148 94
	— mixtes. . .	"	407,505	868,140 97	355,987	882,041 74
	— internationaux .	"	837,526	2,061,239 09	860,018	3,512,870 22
	Ensemble. . .	"	4,837,072	13,766,181 53	5,066,822	14,339,972 90
Grosses marchandises.	service intérieur . . .	Tonnes.	23,316,880	67,631,578 24	24,220,311	69,065,244 05
	— mixtes. . .	"	4,666,727	10,879,824 01	4,941,112	11,065,549 74
	— internationaux .	"	12,248,251	58,504,521 70	13,450,506	45,078,829 25
	Ensemble. . .	"	40,231,838	117,035,924 04	42,611,819	123,205,423 02
Finances.	service intérieur . . .	Groups.	(1)	292,867 42	(1)	298,078 60
	— mixtes . . .	"	(1)	15,747 78	(1)	16,016 52
	— internationaux .	"	(1)	40,210 50	(1)	51,697 65
	Ensemble. . .	"	(1)	354,825 50	(1)	366,692 57
Équipages.	service intérieur . . .	Voitures	2,566	60,257 68	2,727	70,682 44
	— mixtes . . .	"	68	2,841 71	63	2,890 16
	— internationaux .	"	540	10,583 65	221	18,529 16
	Ensemble. . .	"	2,974	88,463 04	3,011	91,901 76
Chevaux et bestiaux.	service intérieur . . .	Expédit.	57,809	1,633,054 20	56,576	1,667,130 68
	— mixtes. . .	"	8,568	75,884 54	9,997	75,144 25
	— internationaux .	"	11,240	481,007 21	10,475	538,125 51
	Ensemble. . .	"	77,420	2,187,945 75	76,848	2,280,400 42
Autres produits .	Tickets d'entrée dans les stations.	—	"	254,209 10	"	238,515 10
	Produits extraordinaires.	—	"	5,434,886 02	"	2,660,582 50
	Produits divers . . .	—	"	136,269 98	"	220,212 74
	Ensemble. . .	—	"	3,805,365 70	"	3,123,308 14
Recettes totales. . .		Francs.	"	207,783,529 85	"	215,500,690 36
Recette moyenne par voyageur embarqué . .		—	0 548		0 550	
Produit moyen par tonne de grosses marchand.		—	2 91		2 89	
Nombre de stations, haltes, points d'arrêt, etc., au 31 décembre.		—	1,275		1,284	

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

*d'après les droits constatés.
(1902-1906) et de la dernière année (1901) de la période précédente.*

1903.		1904.		1905.		1906.	
MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.
118,518,881	53,548,589 94	121,507,938	57,127,231 13	128,766,197	61,213,164 29	131,967,841	57,034,456 40
8,675,778	7,535,899 71	8,964,813	7,915,512 91	9,915,933	8,889,827 21	13,518,575	13,534,481 06
4,550,858	8,881,034 69	4,568,786	9,051,475 55	5,518,357	10,553,611 99	5,502,507	10,884,082 00
"	"	"	"	"	"	"	"
1,245,175	195,391 99	1,568,062	205,271 05	1,471,155	216,978 03	1,649,218	258,954 22
132,604,692	72,181,916 33	136,409,599	74,279,290 46	145,471,624	80,875,581 52	152,237,941	81,421,974 67
265,854	844,442 56	274,222	861,923 19	281,665	910,605 99	279,449	905,588 76
25,751	60,524 09	21,352	68,501 15	26,992	74,822 08	26,719	75,236 55
137,523	1,087,872 09	138,640	1,095,075 27	176,143	1,210,768 55	184,921	1,252,258 81
447,110	1,998,838 54	457,194	2,025,499 61	484,800	2,196,196 62	491,089	2,231,084 12
5,907,044	10,608,451 71	4,144,822	10,952,024 50	4,216,829	11,461,890 23	4,418,599	12,121,958 91
329,954	941,777 52	540,209	990,958 40	534,456	1,020,051 16	558,223	1,007,315 10
905,094	5,470,597 92	915,786	5,619,091 51	975,258	5,956,635 63	1,043,559	4,297,819 20
5,201,292	15,023,826 95	5,400,877	15,562,674 01	5,526,543	16,438,597 04	5,802,181	17,517,073 33
25,455,732	72,224,504 49	25,750,452	74,567,494 29	26,545,612	78,054,671 20	28,802,699	82,528,404 85
5,208,148	11,840,255 94	5,442,500	12,419,011 79	5,758,597	12,785,611 65	6,185,365	15,731,900 60
15,946,817	45,127,620 92	14,429,051	47,058,435 39	16,161,546	51,447,749 45	17,306,658	55,885,815 71
44,588,717	129,192,181 35	45,621,869	134,044,961 47	48,448,555	142,266,032 26	52,294,722	152,164,158 16
(1)	512,685 "	(1)	522,806 80	(1)	337,816 40	(1)	337,270 05
(1)	17,157 94	(1)	17,975 65	(1)	18,503 58	(1)	19,904 93
(1)	54,158 88	(1)	56,476 10	(1)	61,743 81	(1)	67,067 69
(1)	383,959 80	(1)	397,258 55	(1)	418,063 59	(1)	444,242 65
5,495	75,917 61	5,267	76,515 74	2,969	79,864 21	3,640	81,463 29
117	5,092 56	109	5,245 75	90	5,338 96	106	5,591 87
296	19,201 78	296	20,025 55	568	21,890 99	621	25,778 54
3,908	96,211 95	3,672	99,582 82	3,427	105,094 16	4,367	111,833 70
62,210	1,743,456 08	65,700	1,799,998 80	68,958	1,885,685 64	72,535	1,992,168 72
10,083	80,406 58	10,132	84,356 88	9,582	86,812 86	10,527	93,568 52
12,457	565,744 46	11,945	587,864 88	10,586	612,696 94	10,582	698,115 63
84,732	2,387,587 12	87,835	2,472,200 56	88,906	2,613,203 44	93,244	2,783,670 87
"	241,664 20	"	249,554 90	"	262,929 50	"	271,002 00
"	3,375,725 76	"	3,183,915 "	"	2,393,035 57	"	1,888,510 01
"	512,594 47	"	468,414 74	"	567,571 33	"	503,041 41
"	3,929,984 43	"	3,901,714,64	"	3,223,334 20	"	2,662,954 02
"	225,194,506 47	"	232,783,182 12	"	248,136,102 83	"	259,336,991 52
0 514		0 544		0 555		0 554	
2 90		2 94		2 94		2 91	
1,295		1,505		1,514		1,526	

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

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

	DATES des reprises.	1906.			1905.
		DOUBLE VOIE.	SIMPLE VOIE.	ENSEMBLE.	
A. Lignes construites directement par l'État. . . .	—	715,320	(¹) 226,076	941,396	915,317
B. — — — à forfait pour son compte	—	81,680	632,837	714,517	717,881
Mons à Manage.	1 janv. 1857	24,441	»	24,441	24,441
Luxembourg	1 janv. 1873	249,676	58,869	308,545	308,545
Bassins-Houillers	1 janv. 1871	224,228	381,000	605,228	605,227
Pepinster à Spa.	16 sept. 1872	11,987	»	11,987	11,987
Dendre-et-Waes (²)	1 mai 1876	100,097	1,642	101,739	101,737
Lignes des Flandres . . .	1 janv. 1878	27,693	202,265	229,958	229,958
Saint-Ghislain à Erbisœu	16 sept. 1879	»	9,241	9,241	9,241
Anvers à la frontière néer-	1 juillet 1880	26,910	»	26,910	26,910
landaise.					
Marbehan à Virton	15 mars 1881	»	32,012	32,012	32,012
C. Lignes rachetées.					
Lierre à Turnhout	1 mars 1882	19,612	18,995	38,637	38,637
Anvers à Gand (³)	1 janv. 1896	13,568	36,207	49,775	49,700
Gand à Eecloo (⁴)	1 janv. 1897	»	14,433	14,433	14,377
Grand Central Belge (⁵) . .	1 janv. 1897	151,434	277,239	428,673	428,456
Liégeois-Limbourgeois (⁶)	1 janv. 1896	»	103,179	103,179	103,179
Sichem à Montaigu	1 juillet 1898	»	3,594	3,594	3,594
Plateaux de Herve (⁷) . .	7 sept. 1897	»	32,729	32,729	32,729
Hesbaye-Condroz (⁸) . . .	1 janv. 1900	»	74,228	74,228	74,228
Liège-L. à la front. holland.	1 janv. 1899	17,913	»	17,913	17,913
Saint-Trond à Hasselt (⁹).	1 juillet 1900	»	17,867	17,867	17,867
		867,589	1,263,500	2,131,039	2,130,738
Longueur totale des lignes appartenant à l'État .	»	1,664,589	2,122,413	3,787,002	3,763,936
Tournai à Jurbise	14 juillet 1847	44,099	»	44,099	44,099
D. Lignes exploitées					
par l'État					
Hal à Ath et Tournai à la	1 déc. 1865	44,878	»	44,878	44,878
frontière.					
Braine-le-Comte à Gand.	29 janv. 1867	55,404	»	55,404	55,404
moynnant parts					
des recettes ou loyer.					
Jonction belge-prussienne	29 juillet 1872	16,134	2,420	18,554	18,554
Spa à la frontière grand-	16 sept. 1872	»	54,773	54,773	54,773
ducale.					
Eecloo à Bruges (¹⁰) . . .	1 janv. 1897	»	26,558	26,558	26,558
		160,515	83,751	244,266	244,266
E. Tronçons de voies appartenant à des compa-					
gnies et exploités en commun avec l'État (¹¹). .	»	7,037	4,846	11,903	10,960
F. Sections de compagnies, empruntées en transit					
par l'État (¹²).	»	1,000	27,750	28,750	28,750
Longueur totale exploitée par l'État	»	1,833,161	2,238,760	4,071,921	4,047,912

(1) Y compris : A. — 2k.382, raccordement de Mons-Midi à Ciply, exploité par l'État et à son profit exclusif, c'est-à-dire sans devoir payer de redevance à la compagnie propriétaire; B. — La ligne de Landen à Saint-Trond, soit 10k.286, donnée en jouissance en 1856 à la société concessionnaire de Jurbise-Tournai et ensuite à celle de Landen à Hasselt. Elle a été exploitée moyennant part de recettes au profit de la compagnie de Landen à Hasselt, par le Grand Central Belge, pour compte de l'État, du 1^{er} janvier 1897 au 1^{er} juillet 1898 et directement par l'État jusqu'au 1^{er} juillet 1900, date à laquelle elle a été reprise par l'État.

(2) Exploité par l'État moyennant part de recettes, du 9 juin 1853 au 1^{er} mai 1876, et racheté à cette dernière date.

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

(4) — — — — — pendant le 1^{er} semestre 1897.

(5) — — — — — par le Grand Central Belge, du 1^{er} janvier 1897 au 1^{er} juillet 1898.

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

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

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

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

(10) Exploité moyennant part de recettes par la Société de Gand-Eecloo, pour compte de l'État, pendant le 1^{er} semestre 1897.

(11) Savoir : voies communes dans les stations de Liège (Longdoz), Flémalle-Haute, Erquennes, Lobbes, Ingelmunster, Thieff, Lichtervelde, Thourout, Ypres, Comines, Chimay, Willebroeck, Puers, Saint-Gilles (Waes) et Selzache.

(12) Sections de Deynze à Thieff, d'Ypres à Comines et de Frameries à Gracht-Piequery. (Voir p. 17 du Compte-rendu de 1893.)

N° XIV. — *Matériel fixe existant dans les voies au 31 décembre 1906 et 1905.*

A. Rails et billes.

			1906.			1905.
			Voies principales.	Voies accessoires.	Ensemble.	
Longueur en mètres courants.	Rails en acier.	Vignole de 52 kilog.	2,918,047	42,904	2,971,851	2,967,232
		» de 40.6 »	5,416,706	150,852	5,575,558	2,871,105
		» de 38 »	4,890,938	4,081,677	8,972,615	8,944,056
		Hilff de 20 kilog.	156	176,227	176,383	194,287
		divers de 7, 18, 23, 30, 35, 34 et 35 kilog.	128,269	73,074	201,343	382,103
		Ensemble.	11,565,016	4,530,714	15,895,730	15,559,475
	Rails en fer.		127,344	1,780,512	1,907,756	1,070,232
	Total		11,492,260	6,511,226	17,803,486	17,329,705
Nombre de billes		en chêne	6,019,877	2,888,990	9,808,867	9,551,075
		en sapin	9,458	182,522	191,980	218,931
		en hêtre	105,855	2,353	108,188	72,671
		Total.	7,035,170	3,073,865	10,109,035	9,842,677

B. Voies métalliques.

Longueur des voies simples sur longrines et traverses métalliques.

SYSTÈMES de VOIES MÉTALLIQUES.	EN SERVICE AU 31 DÉCEMBRE				Observations.
	1906.			1905.	
	Voies principales (1)	Voies accessoires (1)	Ensemble.		
Longrines Hilff.	»	57,817	57,817	55,583	
Longrines et traverses Desorres et Battig.	»	143	143	141	
Traverses De Soignies	»	1,059	1,059	1,059	
-- Wautherin	7,810	48,593	56,203	59,248	40k.17 par traverse.
-- A en acier, mod. Post.	16,409	5,947	22,356	25,052	Typo néerl. 75 k. par traverse.
-- B — Braot.	4,238	10,042	14,280	12,386	Typo néerl. 75 k. par traverse.
-- C — Bernard.	475	841	1,310	2,595	Typo néerl. 105 k. par traverse.
ENSEMBLE. . .	28,932	124,242	153,174	151,266	

(1) Mètres courants de voie simple.

N° XV. — a. *Profil et courbes des voies principales.*

			Longueur.	En p. c.
Pentes et rampes . . .	de 1 à 5 millimètres par mètre		2,711,757	40.15
		5 jusqu'à 10 mill. par mètre. . .	1,056,287	17.98
		10 — 15 — — . .	552,576	9.40
		15 — 20 — — . .	317,280	5.40
		20 — 30 — — . .	43,837	0.75
	au-dessus de . .			
	au-dessus de 30 millimètres par mètre.		119,169	2.03
Paliers			1,074,426	18.29
Sections empruntées en transit par l'État (voir annexe XIII)			20,750	»
			(¹)5,005,082	100. »
Alignements droits			3,871,186	65.80
Courbes à rayon . . .	de 200 mètres et moins		33,655	0.57
		200 à 300 mètres.	78,355	1.35
		300 à 500 —	459,094	7.49
		500 à 700 —	218,058	3.75
		700 mètres	1,235,328	20.99
Sections empruntées en transit par l'État (voir annexe XIII)			20,750	»
			(¹)5,005,082	100 »

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

GROUPES DE LIGNES ayant pour CENTRE DE SERVICE	LONGUEUR DES LIGNES ARMÉES		Nombre de stations, de bifurcations et de traversées vicinales pourvus de		NOMBRE de signaux d'aiguilles.	NOMBRE de dromoscopes.	NOMBRE de dromopétards.	Nombre de leviers enclenchés.		
	du block system.	de grosses sonneries.	signaux enclenchés.	signaux non enclenchés.				Cabines Saxby, Siemens et Grand Central Belge.	Postes de terre et grouds appareils.	Enclenchement divers par serres et similaires.
Bruxelles-Nord. . .	151,854	97,458	41	26	0	24	24	698	408	140
Liège	141,398	152,669	40	91	17	14	20	488	24	193
Gand	230,025	44,787	54	113	5	10	25	1,405	230	60
Tournai.	136,712	82,595	36	78	12	7	21	1,188	183	108
Mons	83,845	57,359	69	33	»	15	15	1,232	204	168
Bruxelles-Midi. . .	106,688	58,492	40	60	5	0	10	742	281	252
Charleroy.	58,257	21,820	75	66	7	16	16	107	80	71
Namur	113,489	53,585	27	77	7	11	20	828	24	226
Arlon.	129,872	69,068	18	65	10	8	11	885	275	145
Anvers	110,032	»	59	74	»	5	19	1,295	600	216
Hasselt	63,250	15,374	22	53	3	4	5	904	64	132
	1,425,518	615,337	461	759	70	123	200	9,786	2,380	1,749

(¹) Mètres courants de voie simple, non compris les 5,403,852 mètres de voies d'évitement et de manœuvre.

N° XVI. — *Relevé des passages à niveau supprimés en 1906.*

N° D'ORDRE.	SITUATION.		DÉSIGNATION DES PASSAGES À NIVEAU.	ÉCONOMIE annuelle RÉALISÉE.
	LIGNE.	ENTRE LES STATIONS DE		
1	Muysen à Louvain . . .	Muysen et Hever . . .	P. N. n° 2, Hausnyck de Bercht, Uk 21-22.	—
2	Liège Longdoz à la frontière hollandaise.	Station de Jupille . . .	P. N. n° 9, route de Meuse.	—
3	Angleur à Mar'oie. . . .	Bomal et Barvaux . . .	P. N. n° 34, route de Barvaux à Aywaille.	682 68
4	Id. . . .	Id. . . .	P. N. n° 33, route de Barvaux à Heid.	688 48
5	Id. . . .	Barvaux et Melreux . .	P. N. n° 57, chemin d'exploitation.	613 48
6	Melle à Ledeberg	Station de Meirelbeke .	P. N. n° 16.	1,049 80
7	Bruges à Eecloo.	Maldegem et Adegem .	P. N. n° 31.	—
8	Gand à Eecloo	Wondelgem et Evergen	P. N. n° 13.	—
9	Id.	Evergem et Sleydinge .	P. N. n° 20.	—
10	Bruxelles à Laeken . . .	Stat. de Bruxelles (N.-O.)	P. N. du chemin du Pan-nenhuyt.	—
11	Tamines à Fleurus . . .	Station de Moignelée. .	P. N. sentier n° 18 . .	—
12	Id.	Id.	P. N. sentier n° 19. . .	—
13	Id.	Station de Lambusart .	Sentier d'accès au char-bonnage Petit-Try.	—
14	Id.	Id.	P. N. sentier n° 19 . .	—
15	Id.	Station de Fleurus. . .	P. N. sentier n° 70 . .	—
16	Id.	Id.	P. N. n° 14, chemin de campagne.	—
17	Id.	Id.	P. N. n° 15, chemin de campagne.	—
18	Court St-Étienne à Ransart.	Station de Villers-la-Ville	P. N. n° 75, sentier public pr une fontaine.	—
19	Id.	Station de Court-Saint-Étienne.	P. N. n° 62, jardin Guyot.	—
20	Charleroy à Namur	Station de Montignies (formation).	P. N. n° 120, chemin d'exploitation.	—
21	Walcourt à Vireux	Senzeille à Mariembourg	P. N. n° 100, chemin d'exploitation.	—
22	Id.	Id.	P. N. n° 201, chemin d'exploitation.	—
A reporter . fr.				3,054 44

N ^o D'ORDRE.	SITUATION.		DÉSIGNATION	ÉCONOMIE annuelle réalisée.
	LIGNE.	ENTRE LES STATIONS DE	DES PASSAGES A NIVEAU.	
			Report. . . fr.	5,054 43
25	Mariembourg à Couvin. . .	Mariembourg et Couvin	P. N. n ^o 11, chemin d'accès à la gare de Couvin.	—
24	Walcourt à Morialmé . . .	Morialmé (route) et Morialmé (Minières).	P. N. n ^o 23, chemin de vidange.	—
25	Jemeppe-s/Sambre à Namur.	Station de Jemeppe . .	P. N. n ^o 153, chemin de Jemeppe-sur-Sambre à Auvclais.	—
26	Libramont à la frontière . .	Longlier et Lavaux . .	P. N. n ^o 152, desserte propriétés Noël à Assenois.	375 93
27	Autelbas à Athus	Autelbas et Messancy .	P. N. n ^o 106, chemin de Houdelange vers le grand duché.	419 75
28	Aerschot à Lierre	Station de Heyst-op-den-Berg.	P. N. n ^o 53, chemin vicinal n ^o 80.	219 .
29	Malines à Anvers (G. c.) . .	Wavre-St ^e -Catherine et Neckerspoel.	P. N. n ^o 4, chemin de décharge Herbroon.	2,222 85
30	Id.	Wavre-St ^e -Catherine et Duffel.	P. N. n ^o 1, chemin de halage au pont de Duffel.	—
31	Id.	Id.	P. N. n ^o 2, chemin du pont de Duffel.	—
32	Anvers à Eschen	Anvers (Dam) et Eeckeren.	P. N. n ^o 17, Sa'laatweg.	381 43
33	Id.	Id.	P. N. n ^o 16, chemin d'exploitation.	—
34	Id.	Id.	P. N. n ^o 18, Oudlandscheweg.	—
35	Lokeren à Eecloo	Selzacle et Assenede . .	P. N. n ^o 57.	—
			TOTAL. . fr.	6,053 42

N° XVII. — *Approvisionnements dans les dépôts et à pied d'œuvre*
au 31 décembre 1906.
Service des voies et travaux.

DÉSIGNATION DES OBJETS.	UNITÉ.	QUANTITÉ ou TONNAGE.	VALEUR.
1° <i>Matériaux en bon état: (neuf et remploi).</i>			
Rails { de 52 kilog . . .	tonne	2.920	394.200
en acier { de 40.6 — . . .	id.	45.980	721.875
de 38 — . . .	id.	49.120	2.294.400
en fer	id.	3.874	318.660
Billes en bois	pièce	654.400	3.270.500
Traverses métalliques.	tonne	2.025	182.250
Bois spéciaux	mètre cube	13.875	1.665.000
Voies système { Rails	tonne	323	26.486
Hilff. { Longrines	id.	92	8.280
Croisements et traversées { renforcés	pièce	1.029	411.600
en rails de 40.6 kil.	id.	2.010	683.000
ordinaires.	id.	4.532	956.400
Excentriques { en rails renforcés	id.	422	253.200
id. de 40.6 kil.	id.	831	315.780
id. ordinaires	id.	3.160	474.000
Lattes de calage.	id.	168	25.200
Plaques tournantes.	id.	488	752.000
Ponts à peser	id.	85	186.000
Accessoires de rails, tels que boulons, éclisses, tire-fonds, verrous d'enclenchement, etc. { renforcés	tonne	2.875	637.600
pt rails de 40.6 k.	id.	5.775	1.347.802
ordinaires	id.	4.425	937.500
Disques, grues, jauges, sémaphores, signaux, candélabres, vannes, contrepoids, colonnes hydrauliques, aiguilles diverses, etc.	°	»	294.000
Objets divers : Pièces de rechange pour appareils spéciaux; coussinets pour rails, croisements, excentriques, etc., etc.	»	»	2 999.753
2° <i>Matériaux mis hors d'usage . .</i>	»	»	958.764
En dépôt fin 1906	»	»	20.141 250
Vendu { restant à livrer fr.	»	»	27.658
livré (pour mémoire) 925.245	°	»	*
A la disposition de l'administration fin 1906	»	»	20.113.592
3° <i>Approvisionnements à la disposition des sections</i>	»	»	1.197.567,54
		Ensemble fr. . .	21.314.159.54

N° XVIII. — Effectif du matériel

		1906.		1905.		
Matériel de traction (2)	pour les lignes principales.	Locomotives à voyageurs	986	978		
		" mixtes (types 28, 30, 34, 32 et 35) munies du frein Westinghouse (1).	568	491		
		" à marchandises	1,524	1,294		
		" de gare	409	406		
		Total.	3,287	3,169		
	pour les lignes secondaires.	Locomotives-fourgons (partie « moteur »)	38	38		
		" tenders type 14 (mixtes) . (4)	102	102		
		Voitures à vapeur (partie « moteur »)	17	18		
		" électriques automotrices (id. id.)	6	6		
	Total.		163	164		
pour la ligne vicinale de Mons à Boussu.	Voitures motrices pour ligne électrique (partie « moteur »)	16	16			
	Ensemble des moteurs (2) (3)	3,466	3,349			
Tenders indépendants (3)		2,370	2,331			
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs	pour les lignes principales.	Voitures (4) {	Salons et de 1 ^{re} classe	66	70	
			2 ^e classe	1,932	1,918	
			3 ^e —	5,702	5,693	
			mixtes.	226	250	
		Fourgons à bagages.	1,169	1,171		
		— chaudières	2	2		
		Voitures. {	cellulaires	25	25	
			funéraires	8	8	
			postales	76	76	
		Wagons fermés pour petits colis	323	328		
		Trucks et wagons fermés pour équipages	157	157		
		Boxes et wagons pour chevaux	284	295		
		Wagons pour le transport de gaz riche	26	"		
	Total. (5)		7,994	7,971		
	pour les lignes secondaires.	Voitures légères. {	1 ^{re} classe	"	"	
			2 ^e —	155	156	
			3 ^e —	475	476	
mixtes			109	109		
fourgons			118	120		
Fourgons à bagages indépendants.		17	17			
— adhérents aux locomotives.		38	38			
Voitures à vapeur (partie « voiture »)		17	18			
— électriques automotrices (partie « voi- ture »)		6	6			
Total (5).		935	940			
pour la ligne vicinale de Mons à Boussu.	Voitures motrices pour ligne électrique (partie « voiture »)	16	16			
	Voitures remorquées	20	20			
ENSEMBLE POUR TRAINS DE VOYAGEURS (5) (6)		8,965	8,947			

(1) Les locomotives « mixtes » servent indifféremment pour les trains de voyageurs et pour les trains de marchandises.

(2) Voir annexes n° XXII et XII^{bis} pour la dénomination, le poids et la puissance du matériel de traction.

(3) Voir annexe n° XI du compte rendu de 1890 pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.

(4) Y compris 5 voitures pour malades.

(5) Voir annexe n° XII du compte rendu de 1890 pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.

(6) Voir annexe n° XX pour la situation du matériel à voyageurs au point de vue des laces offertes.

de traction et de transport.

Wagons pour le service commercial.

	Tonnage.	1907.	1908.
Fourgons	1 1/2	1,598	1,571
	5	126	133
Wagons fermés	10	9,841	9,984
	15	5,602	4,856
— pour coton et laine	10	1,299	1,300
— — — — —	15	100	100
— pour coke, laine et minerais	10	1,952	1,940
— — — — —	12	1,581	1,623
— — — — —	15	341	342
— pour charbon	10	20,958	20,848
— — — — —	7	151	203
— — — — —	5	74	111
— — — — —	12	7,742	7,743
— — — — —	15	13,204	13,205
— — — — —	20	2,012	1,655
— plats à 4 roues	10	2,817	2,842
— — — — —	7	2	3
— — — — —	15	1,123	1,044
— — 6 — — — — —	15	9	20
— — 8 — — — — —	20	1,352	1,353
— — 8 — — — — —	25	36	56
— — 8 — — — — —	30	„	1
— — 8 — — — — —	35	9	7
— bergeries et p ^r transport de bétail (ouv.)	6	5	5
Total pour le service commercial (1)		<u>71,716</u>	<u>70,729</u>

Matériel
entrant dans
la
composition
des trains
de
marchandises.

Wagons pour services divers.

Wagons pour transports spéciaux	10	8	8
— pour embranch ^{ts} de charbonnages. (2) 7 1/2	1,001	1,004	
— pour l'entretien de la route . . . (2) 7 1/2	114	116	
— — le transport de plaques tourn. . .	10	16	17
— — — — — de roues	5	5	5
— — — — — transp ^t de combust. en paniers	10	123	112
— — — — — vérification de ponts à peser.	„	33	31
— — — — —	„	12	11
— bâches à eau	„	26	26
— de secours	„	68	66
— citernes pour pétrole.	„	41	54
— freins pour les plans inclinés . . .	„	57	57
— pour transport de gaz riche . . .	„	„	23
— dynamomètre.	„	1	1
— pour expéditions d'approvisionne- ments entre les ateliers, dépôts et stations		134	„
Total pour les services divers (1)		<u>1,619</u>	<u>1,491</u>
ENSEMBLE DES WAGONS (1) (3)		<u>73,335</u>	<u>72,220</u>

TOTAL GÉNÉRAL DES VÉHICULES POUR LES DEUX
CATÉGORIES DE TRAINS.

82,300 81,167

Bâches pour couvrir les chargements (1) 23,613 24,686

(1) Voir annexe n° XIII du compte rendu de 1890 pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.

(2) Tonnage moyen.

(3) Voir annexe n° XXI pour la situation du matériel à marchandises au point de vue du tonnage utilisable.

N° XIX. — Situation de l'effectif du matériel roulant. — Extension et renouvellement.

ANNÉES. Pour les années antérieures à 1895, voir C. R. de 1896, ann. XVIII.	ENTRÉES.					SORTIES.					ACQUISITION ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUELEMENT	
	PREMIER établissement.		RENOUELEMENT.			PREMIER établissement — Changement de classification.	A RENOUELER.		TOTAL.	TOTAL.		Existant.	Devant EXISTER.	En plus.	En moins.
	Extensions.	Changement de Matériel neuf.	Changement de classification.	MATÉRIEL			MATÉRIEL								
				neuf.	transformé.		mis hors de service.	transformé.							
Locomotives.															
1885	35	»	46	»	81	»	33	»	33	+ 48	1,788	1,764	24	»	
1890	74	»	43	»	117	»	5	»	5	+ 112	1,923	1,936	»	13	
1895	36	»	36	»	72	»	21	»	21	+ 61	2,130	2,114	16	»	
1896	28	»	22	»	50	»	23	»	23	+ 27	2,157	2,142	15	»	
1897	78	»	44	»	119	»	19	»	19	+ 100	2,257	2,220	37	»	
1898	358	»	3	»	361	»	47	»	47	+ 314	2,571	2,578	»	7	
1899	83	»	4	»	87	»	41	»	41	+ 46	2,617	2,664	»	44	
1900	110	»	8	»	118	»	45	»	45	+ 73	2,690	2,771	»	81	
1901	176	»	26	»	202	17	36	»	53	+ 149	2,839	2,930	»	91	
1902	133	»	65	»	198	1	69	»	70	+ 128	2,967	3,063	»	96	
1903	200	»	»	»	200	»	79	»	79	+ 121	3,088	3,263	»	175	
1904	173	»	»	»	173	»	75	»	75	+ 98	3,186	3,436	»	250	
1905	70	»	98	»	168	»	45	»	45	+ 123	3,309	3,506	»	197	
1906	111	»	29	»	140	»	22	»	22	+ 118	3,427	3,617	»	190	
Tenders (*).															
1885	32	»	8	»	40	»	59	»	59	- 19	1,201	1,269	»	68	
1890	49	»	94	»	113	»	8	»	8	+ 105	1,301	1,373	»	69	
1895	31	»	34	»	65	»	14	»	14	+ 51	1,511	1,539	»	28	
1896	65	»	23	»	88	»	28	»	28	+ 60	1,571	1,604	»	33	
1897	72	»	62	»	134	»	27	»	27	+ 107	1,678	1,676	2	»	
1898	342	»	9	»	351	»	77	»	77	+ 274	1,952	2,018	»	66	
1899	82	»	11	»	93	»	61	»	61	+ 32	1,984	2,100	»	116	
1900	129	»	13	»	142	»	49	»	49	+ 93	2,077	2,229	»	152	
1901	154	»	31	»	185	29	30	»	59	+ 126	2,203	2,351	»	141	
1902	208	»	50	»	258	1	61	1	63	+ 195	2,398	2,562	»	164	
1903	201	»	»	»	201	»	115	6	121	+ 80	2,478	2,763	»	285	
1904	185	»	»	»	185	»	82	3	85	+ 100	2,578	2,918	»	370	
1905	153	»	92	»	245	»	58	2	60	+ 185	2,763	3,101	»	338	
1906	63	»	38	»	101	»	25	»	25	+ 76	2,839	3,164	»	325	

(*) Dans le chiffre de renouvellement des tenders, il a été tenu compte des locomotives-tenders démolies et des locomotives-tenders livrées sur fonds de renouvellement, la démolition ou la fourniture d'une locomotive-tender correspondant bien réellement à la démolition ou à la fourniture d'une locomotive et d'un tender.

N° XIX (suite). — Situation de l'effectif du matériel roulant. — Extension et renouvellement.

ANNÉES — Pour les années antérieures à 1895, voir C. R. de 1896, ann. XVIII.	ENTRÉES.					SORTIES.					REGISTRATIONS ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT	
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.		TOTAL.	PREMIER établissement.		A RENOUELER.		TOTAL.		Existant.	Devant EXISTER.	En plus.	En moins.
	Extensions. — Matériel neuf.	Changement de classification.	MATÉRIEL			Changement de classification.		MATÉRIEL							
			neuf.	transformé.				mis hors de service.	transformé.						
Voitures automotrices (à vapeur et électriques).															
1885	»	»	4	»	4	»	»	»	»	+	4	44	44	»	»
1890	»	»	4	»	4	»	»	»	»	+	4	54	49	5	»
1895	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»
1896	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»
1897	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»
1898	8	»	»	»	5	»	»	»	»	+	5	59	54	5	»
1899	42	»	»	»	12	»	»	»	»	+	12	71	66	5	»
1900	»	»	»	»	»	»	»	5	»	—	5	66	66	»	»
1901	»	»	»	»	»	»	»	5	»	—	5	61	66	»	5
1902	1	»	»	»	1	»	»	16	»	—	16	46	67	»	21
1903	»	»	»	»	»	»	»	6	»	—	6	40	67	»	27
1904	»	»	»	»	»	»	»	4	»	—	4	36	67	»	31
1905	4	»	»	»	4	»	»	»	»	+	4	40	71	»	31
1906	»	»	»	»	»	»	»	1	»	—	1	39	71	»	32
Véhicules pour trains de voyageurs.															
1885	77	»	5	»	82	»	78	5	83	—	1	4,192	4,068	124	»
1890	44	»	78	5	127	»	69	7	76	+	51	4,726	4,665	61	»
1895	471	»	193	»	364	»	21	2	23	+	344	5,623	5,306	317	»
1896	347	»	60	»	377	»	76	»	76	+	304	5,924	5,623	301	»
1897	400	»	2	44	446	»	65	»	65	+	51	5,975	5,723	252	»
1898	783	»	»	»	783	»	94	»	94	+	692	6,667	6,806	141	»
1899	219	»	5	4	225	»	65	»	65	+	160	6,827	6,725	102	»
1900	258	»	»	»	258	»	54	»	54	+	204	7,031	6,983	48	»
1901	649	»	2	25	676	»	93	99	192	+	484	7,515	7,632	»	447
1902	845	»	4	»	846	»	112	23	135	+	714	8,226	8,477	»	251
1903	387	»	»	»	387	»	136	22	158	+	229	8,455	8,864	»	409
1904	225	»	»	»	225	»	114	7	118	+	407	8,562	9,089	»	527
1905	401	»	»	4	402	»	86	9	95	+	307	8,869	9,490	»	621
1906	53	»	»	29	82	»	89	4	65	+	49	(1) 8,888	9,543	»	655
Véhicules pour trains de marchandises.															
1885	4	»	104	6	114	»	593	»	593	—	482	41,414	42,814	»	1,400
1890	761	»	100	24	885	»	411	9	420	+	468	43,523	44,886	»	1,063
1895	583	»	1,156	3	1,742	»	498	»	498	+	1,214	46,390	45,517	873	»
1896	1,201	»	733	»	1,934	»	766	»	766	+	1,168	47,558	46,718	840	»
1897	2,148	»	1,197	55	3,400	»	628	65	693	+	2,707	50,205	48,866	1,339	»
1898	3,914	»	740	»	9,654	»	621	»	621	+	9,033	59,298	57,780	1,518	»
1899	2,072	»	»	3	2,075	»	825	»	825	+	1,250	60,548	59,852	696	»
1900	3,627	»	621	43	4,261	»	587	»	587	+	3,674	64,222	63,179	1,043	»
1901	1,480	»	»	103	1,583	»	633	24	657	+	626	64,843	64,689	154	»
1902	1,447	»	3	26	1,476	»	996	»	996	+	480	65,328	66,106	»	778
1903	3,237	»	»	32	3,269	»	738	»	738	+	2,531	67,859	69,343	»	1,484
1904	2,734	»	»	40	2,774	»	700	»	700	+	2,041	69,900	72,074	»	2,174
1905	2,724	»	»	17	2,741	»	424	»	424	+	2,320	72,220	74,793	»	2,578
1906	997	»	494	142	1,633	»	493	25	518	+	1,415	73,335	75,798	»	2,460

(1) Non compris 38 fourgons adhérents aux locomotives (parties fourgons) et 59 « parties voitures » de voitures à vapeur, électriques automotrices et motrices pour ligne vicinale électrique.

N° XX. — Situation du matériel à voyageurs

ANNÉES.	ENTRÉES : PLACES OFFERTES.					SORTIES : PLACES OFFERTES.			
	PREMIER ÉTABLISSEMENT.		RENOUVELLEMENT.		TOTAL.	PREMIER établissement.	A RENOUVELER.		TOTAL.
	Extension. — Matériel neuf.	Changement de classification.	Matériel.			CHANGEMENT de classification.	Matériel.		
			neuf	transformé.			démoli	trans-formé.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1874 . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1875 . .	9 316	»	2,740	»	12,056	»	3,033	97	3,132
1876 . . .	2,304 94	»	4,173	»	6,767 94	»	3,003	»	3,003
1877 . .	2,776	»	1,338	»	4,114	»	2,687	»	2,687
1878 . . .	7,454 517	»	4,783	»	12 217 517	»	1,589	»	1,589
1879 . . .	7,314	»	1,313	»	8,837	»	2,433	»	2,433
1880 . . .	9,043 47	»	11,960 47	»	21,003 94	»	2,263 47	24	2,289 47
1881 . . .	428	»	»	34	462	»	2,702	40	2,742
1882 . .	3,233	34	»	340	3 629	»	1,803 47	308	2,199 47
1883 . . .	2,611	»	52	»	2,663	»	1,226	97	1,323
1884 . . .	»	»	34	»	34	»	2,916	»	2,916
1885 . . .	2,533	103	383 53	»	3,113 53	»	1,991	»	1,991
1886 . . .	397 325	»	186 15	»	583 340	»	2,132	1,634	3,766
1887 . .	4,116 343	»	4,153	»	3,271 343	»	1,812	»	1,812
1888 . . .	14 880 45	102	160	»	13,142 45	»	700	»	700
1889 . .	8,232	»	714	2,964	11,910	»	1,418	2,949	4,367
1890 . . .	2,524	»	3 206 212	2,073	7 803 212	»	1,968	2,280	4 234
1891 . . .	2,240	»	»	88	2,328	»	1,108	96	1,204
1892 . . .	9,072	»	»	290	9,362	»	432	208	640
1893 . . .	»	»	13,372	36	13,428	»	1,133	68	1,206
1894 . . .	9,148	»	»	54	9,202	»	982	»	982
1895 . . .	5,084	»	10,802	»	15,946	»	284	48	332
1896 . . .	12,633	»	723	24	13,402	»	2,223	»	2,223
1897 . . .	4,174	»	»	»	4,174	»	1,800	»	1 860
1898 . . .	17,092	»	»	»	17,092	»	3,218	»	3,218
1899 . . .	8,837	»	»	»	8 837	»	1,220	»	1,220
1900 . . .	12,311	»	»	»	12,311	»	1 177	26	1,203
1901 . .	22,326	»	»	16	22,342	»	3,081	»	3,081
1902 . . .	32,280	»	»	1 020	33,309	»	1,478	»	1,478
1903 . . .	13 406	»	»	77	13,573	»	2,412	»	2,412
1904 . . .	5,292	»	»	1,142	6,434	»	2,632	»	2,632
1905 . . .	17,096	»	»	70	17 166	»	1,130	»	1,130
1906 . . .	1,800	»	»	526	2,386	»	1,013	342	1,357

(1) Les chiffres de la colonne 12 sont obtenus en majorant ou en diminuant l'effectif existant l'année précédente de l'augmentation ou de la diminution du parc (col. 11).

(2) Les chiffres de la colonne 13 s'obtiennent en ajoutant, à l'effectif devant exister l'année précédente, les quantités indiquées dans les colonnes 2 et 3, et en retranchant celles de la colonne 7.

au point de vue des places offertes.

Augmentation ou diminution du PARC.	EFFECTIF AU 31 DECEMBRE.		BALANCE de renouvellement en places offertes.		Observations.
	EXISTANT (').	devant exister d'après les colonnes 2-5-7 (2).	En plus.	En moins.	
11	12	13	14	15	
»	71.510	69,475	1,865	»	
+ 8,924	80,264	78,791	1,473	»	Cette situation comprend les voitures à vapeur qui sont représentées par les chiffres en Italiques.
+ 5,702	85,966	81,585	2,581	»	
+ 94	86,060	81,679	2,581	»	
+ 1,427	87,487	83,156	1,252	»	
+ 10,628	98,115	91,595	4,426	»	
+ 517	98,632	92,112	3,500	»	
+ 6,424	105,056	98,612	10,269	»	
+ 18,716	123,772	108,184	12,077	»	
+ 47	123,819	108,231	10,269	»	
- 2,280	121,539	111,901	8,565	»	
+ 1,450	122,989	114,312	7,092	»	
- 47	122,942	114,312	4,210	»	
+ 1,540	124,482	117,242	2,035	»	
- 2,882	121,600	117,059	»	910	
+ 1,122	122,722	118,755	1,455	»	
+ 53	123,275	119,009	805	»	
- 5,185	118,090	141,009	204	»	
+ 340	118,430	144,495	1,441	»	
+ 5,439	123,869	146,735	525	»	
+ 345	124,214	155,805	»	21	
+ 14,442	138,656	155,805	12,197	»	
+ 45	138,701	164,053	11,269	»	
+ 7,545	146,246	170,057	21,799	»	
+ 3,549	149,795	182,600	20,525	»	
+ 212	150,007	186,864	18,465	»	
+ 1,124	151,131	205,936	15,247	»	
+ 8,722	159,853	212,703	14,027	»	
+ 12,222	172,075	225,104	12,824	»	
+ 8,220	180,295	247,430	9,759	»	
+ 15,614	195,909	279,710	9,510	»	
+ 11,179	207,088	295,200	6,975	»	
+ 2,514	209,602	298,498	5,485	»	
+ 15,874	225,476	315,594	4,423	»	
+ 7,017	232,493	317,454	5,594	»	
+ 11,108	243,601				
+ 19,261	262,862				
+ 51,831	314,693				
+ 11,161	325,854				
+ 5,802	331,656				
+ 16,056	347,712				
+ 1,020	348,732				

N° XXI. — Situation du matériel pour trains de

ANNÉES.	ENTRÉES.					SORTIES.			
	Premier établissement.		RENOUVELLEMENT.		TOTAL.	PREMIER établissement — Changement de classification.	A RENOUVELER.		TOTAL.
	Extension. — Matériel neuf.	Changement de classification	Matériel.				Matériel.		
			neuf.	transformé.			démoli.	transformé.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1874. . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1875. . .	48,775 1/4	»	7,481 2/4	»	56,254 3/4	1,264 1/4	2,096 3/4	20	5,381
1876. . .	11,537 2/4	»	5,880	10	17,237 2/4	»	4,519 1/4	»	4,519 1/4
1877. . .	5,100	»	7,076 1/4	»	12,866 1/4	60	4,890 3/4	»	4,950 3/4
1878. . .	10,910	»	2,460	»	15,400	»	5,786	50	5,816
1879. . .	10,101 2/4	»	5,200	»	15,501 2/4	»	5,861 2/4	10	5,871 2/4
1880. . .	34,811	»	75	5	34,889	»	5,000 2/4	600	5,600 2/4
1881. . .	35,856	»	602 2/4	1,210	35,668 2/4	»	2,028 2/4	527 2/4	2,556
1882. . .	39,018	»	»	217 2/4	39,265 2/4	»	5,151 2/4	520	5,471 2/4
1883. . .	4,651 2/4	»	4,240	»	8,891 2/4	»	4,515	55	4,550
1884. . .	2,000	»	5,860	785	8,645	»	5,512 2/4	»	5,512 2/4
1885. . .	»	»	1,540	»	1,540	»	4,950	55 2/4	4,985 2/4
1886. . .	»	»	2,075	172 2/4	2,247 2/4	»	5,761	140	5,901
1887. . .	»	»	»	400	400	»	5,490 2/4	72 2/4	5,563
1888. . .	2,700	»	17,500	100	20,100	»	2,411	137 2/4	2,548 2/4
1889. . .	7,064 2/4	»	2,525	125 2/4	9,715	»	2,261 2/4	1,157 2/4	5,399
1890. . .	7,665 1/2	»	1,000	240	8,905 1/2	»	5,415 1/2	472 1/2	5,888
1891. . .	»	»	»	5,515	5,515	»	2,752	2,796 1/2	5,719 1/2
1892. . .	190	»	7,517 1/2	2,500	9,837 1/2	»	2,759 1/2	1,801 1/2	4,541
1893. . .	1,050	»	1,142 1/2	1,664	4,456 1/2	»	5,859	1,762 1/2	5,601 1/2
1894. . .	1,060	»	18,025	525	19,610	»	5,264 1/2	410	5,674 1/2
1895. . .	0,089	»	15,159 1/2	500	22,528 1/2	»	4,924	470	5,394
1896. . .	16,010	»	9,551 1/2	25,619	49,190 1/2	»	8,107	1,165	9,272
1897. . .	20,997	»	14,102	2,212 1/2	40,511 1/2	»	6,421	650	7,051
1898. . .	94,788	»	11,100	»	105,858	»	5,775 1/2	»	5,775 1/2
1899. . .	25,720	»	50	»	25,750	»	8,250	»	8,250
1900. . .	51,554	»	9,200	»	60,554	»	4,080 1/2	»	4,980 1/2
1901. . .	15,125	»	»	775	15,900	»	5,415	459	5,902
1902. . .	19,798	»	»	1,270	21,068	»	8,856	893	9,751
1903. . .	47,781	»	»	210	47,991	»	6,507	»	6,507
1904. . .	41,027	»	»	»	41,027	»	6,580	260	6,610
1905. . .	42,069	»	»	100	42,169	»	5,777	»	5,777
1906. . .	11,159 1/2	»	4,610	27,616	45,425 1/2	»	4,519	27,530	32,019

(1) Les chiffres de la colonne 12 sont obtenus en majorant ou en diminuant l'effectif existant l'année précédente de l'augmentation ou de la diminution du parc (col. 11).

(2) Les chiffres de la colonne 15 s'obtiennent en ajoutant, à l'effectif devant exister l'année précédente, les quantités indiquées dans les colonnes 2 et 5 et en retranchant celles de la colonne 7.

marchandises au point de vue du tonnage utilisable.

Augmentation ou DIMINUTION du PARC 11	EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE.		BALANCE de renouvellement en tonnes de capacité.		OBSERVATIONS. 16
	existant (1). 12	devant exister d'après les colonnes 2-3-7 (2). 13	En plus. 14	En moins. 15	
»	241,022	196,812	44,210	»	
+ 52,875 3/4	265,895 3/4	244,521	19,574 3/4	»	
+ 12,738 1/4	270,634	255,688 3/4	20,945 3/4	»	
+ 7,915 3/4	284,540 3/4	260,818 3/4	23,751	»	
+ 7,584	292,135 3/4	271,758 3/4	20,375	»	
+ 11,450	303,585 3/4	281,860	21,703 3/4	»	
+ 51,198 3/4	354,782	316,671	18,091	»	
+ 35,512 3/4	388,074 3/4	350,827	17,547 3/4	»	
+ 55,794	403,868 3/4	380,575	14,293 3/4	»	
+ 4,541 3/4	408,410	394,226 3/4	14,185 3/4	»	
+ 5,552 3/4	411,712 3/4	396,226 3/4	15,516	»	
- 3,445 3/4	408,299	396,226 3/4	12,072 3/4	»	
- 3,655 3/4	404,645 3/4	396,226 3/4	8,419	»	
- 5,165	401,482 3/4	396,226 3/4	5,256	»	
+ 17,531 3/4	410,034	398,926 3/4	20,107 3/4	»	
+ 6,516	425,550	405,991	19,559	»	
+ 5,017 1/2	430,567 1/2	415,656 1/2	16,711	»	
- 2,404 1/2	427,983	415,656 1/2	14,306 1/2	»	
+ 5,296 1/2	433,259 1/2	415,846 1/2	19,415	»	
- 1,165	432,094 1/2	415,476 1/2	16,618	»	
+ 15,955 1/2	448,050	416,556 1/2	51,495 1/2	»	
+ 16,954 1/2	464,964 1/2	423,225 1/2	41,750	»	
+ 59,918 1/2	504,885	459,265 1/2	65,617 1/2	»	
+ 59,260 1/2	544,145 1/2	469,262 1/2	74,881	»	
+ 100,082 1/2	644,226	564,020 1/2	80,205 1/2	»	
+ 17,500	661,726	580,740 1/2	71,985 1/2	»	
+ 55,555 1/2	717,279 1/2	641,074 1/2	76,205	»	
+ 9,998	727,277 1/2	656,109 1/2	71,078	»	
+ 11,517	758,594 1/2	675,997 1/2	62,597	»	
+ 41,484	780,078 1/2	725,778 1/2	50,300	»	
+ 34,587	814,465 1/2	764,805 1/2	49,660	»	
+ 38,592	852,857 1/2	806,874 1/2	45,985	»	
+ 11,576 1/2	864,254	818,051	46,200	»	

N° XXII. — Importance du matériel de traction en 1906.

A. — Nombre, puissance et poids moyen des locomotives et des locomotives-tenders.

LOCOMOTIVES EN GÉNÉRAL.				ENSEMBLE.			
	à deux essieux moteurs.	à trois essieux moteurs.	à quatre essieux moteurs.	Locomotives à tender indépendant.	Locomotives- tenders.	Totaux ou moyennes.	
Nombre d'unités (1)	707	2,531	187	2,454	971	3,425	
Nombre d'essieux moteurs	1,414	7,598	748	6,873	2,882	9,755	
Puissance de traction en kilogrammes.	En tout	3,211,010	14,964,106	1,336,554	15,464,980	4,077,020	19,542,000
	Par locomotive. . .	4,581	5,910	7,118	6,300	4,200	5,706
	Par essieu moteur .	2,292	1,970	1,787	2,250	1,414	2,003
Poids moyen en kilog. portant sur essieux moteurs. les locomotives étant en ordre de marche.	En tout	21,126,890	98,821,570	10,925,700	95,417,590	35,459,570	130,877,160
	Par locomotive. . .	29,830	39,050	58,430	38,880	36,520	38,210
Poids moyen en kilog. des locomotives à vide.	En tout	30,268,075	92,356,215	8,500,520	98,004,115	33,120,395	131,124,510
	Par locomotive. .	42,810	36,500	45,460	39,940	34,110	38,280
Poids moyen en kilog. des locomotives en service.	En tout	33,892,975	103,880,950	10,971,060	107,019,895	41,695,090	148,744,985
	Par locomotive . .	47,940	41,040	58,670	43,620	42,940	43,430

B. — Nombre et poids moyen des tenders indépendants.

Nombre d'unités.		2,370
Poids moyen en kilogrammes des tenders à vide.	En tout	33,346,750
	Par tender	14,070
Poids moyen en kilogrammes des tenders en service.	En tout	69,323,870
	Par tender	29,250

(1) Non compris 39 voitures automotrices et 2 locomotives électriques. (Voir ann. XIX.)

N° XXII^{bis}. — *Tableau donnant l'accroissement progressif de la puissance et du poids des locomotives, les perfectionnements apportés à celles-ci pour en renforcer la sécurité, ainsi que l'augmentation de leur travail utile.*

ANNÉES.	EFFECTIF des locomotives au 31 décembre.	PUISANCE moyenne de traction des locomotives figurant dans l'effectif au 31 décembre.	POIDS MOYEN des locomotives en service au 31 décembre.	NOMBRE de locomotives à bogie au 31 décembre.	NOMBRE de locomotives équipées au frein Westinghouse au 31 décembre.	NOMBRE de locomotives à surchauffe au 31 décembre.	NOMBRE de locomotives Compound au 31 décembre.	NOMBRE de chevaux-h ures utiles développés par les locomotives pendant l'exercice considéré.
1880	1,811	Kg. 4.618	Kg. 37,250	»	682	»	»	3(8,763,478
1890	1.923	4.700	37,550	»	698	»	»	320 119,150
1891	2,016	4,815	37,643	»	729	»	»	334,560,000
1892	2,037	4,820	37,877	»	756	»	»	320,274,783
1893	2,051	4,830	37,970	»	786	»	»	320,780,435
1894	2.079	4,828	38,120	»	818	»	»	326,177,391
1895	2.130	4,854	38,130	»	821	»	»	347,940,936
1896	2,157	4,900	38,309	»	827	»	»	361,268,261
1897	2.257	4,986	38,611	»	860	»	»	399,802,174
1898	2 571	5.070	39,016	5	950	»	»	420,642,618
1899	2,617	5,084	38,892	5	942	»	»	504,322,174
1900	2,680	5,009	39,160	60	1,001	»	»	538,105,217
1901	2,854	5,091	39 808	148	1,147	»	»	558,468,261
1902	2,967	5,246	40,616	197	1.202	»	»	596.050,435
1903	3,088	5,358	41,185	266	1,409	2	»	629,046,087
1904	3,186	5,507	41,900	310	1,484	3	»	635.267,301
1905	3,309	5,603	42,902	431	1,600	30	44	716,792,174
1906	3,425	5.706	43,450	445	1,694	65	53	778,805,043

N° XXIII. — Situation du renouvellement des locomotives et des voitures à vapeur d'après la puissance de traction des moteurs, calculée tangentielle-ment aux roues motrices et exprimée en kilogrammes.

DATES.	EN PLUS. KILOGRAMMES.	EN MOINS. KILOGRAMMES.	BALANCE.
31 décembre 1874.			+252,050
— 1875.	»	20,528	+212,531
— 1876.	»	34,708	+177,823
— 1877.	»	10,002	+157,821
— 1878.	»	43,550	+114,271
— 1879.	74,342	»	+188,613
— 1880.	»	41,218	+147,395
— 1881.	138,156	»	+285,551
— 1882.	68,934	»	+354,485
— 1883.	»	22,274	+332,211
— 1884.	»	40,906	+291,305
— 1885.	103,053	»	+394,358
— 1886.	»	80,083	+314,275
— 1887.	»	158,460	+155,815
— 1888.	»	139,484	+16,331
— 1889.	90,478	»	+112,540
— 1890.	119,887	»	+232,426
— 1891.	234,461	»	+466,887
— 1892.	»	30,756	+436,131
— 1893.	19,306	»	+416,825
— 1894.	»	38,668	+378,157
— 1895.	79,700	»	+457,857
— 1896.	75,470	»	+533,327
— 1897.	215,008	»	+748,335
— 1898.	»	174,252	+574,083
— 1899.	»	166,230	+407,853
— 1900.	»	155,754	+252,099
— 1901.	»	30,586	+221,513
— 1902.	40,597	»	+180,916
— 1903.	»	525,900	— 344,984
— 1904.	»	288,550	— 633,534
— 1905.	432,800	»	+190,734
— 1906.	115,551	»	+306,285
	1,820,845	1,818,569	
Balance (période de 1875 à 1906) + 11,276			
Report des résultats au 31 déc. 1874. + 252,050			
Balance au 31 décembre 1906 . . . + 245,955			

La puissance de traction des moteurs, tangentielle aux roues motrices, est calculée au moyen de la formule $\frac{6714,5 P d^2 l}{D}$ dans laquelle : P représente la pression de marche, en atmosphères;

d — le diamètre des cylindres, en mètres;
l — la course des pistons, en mètres;
D — le diamètre des roues motrices, en mètres.

Cette formule donne également le travail en kilogrammètres des moteurs, pour le parcours d'un mètre.

N° XXIV. — Balance de renouvellement du matériel. — Valeur « argent » (1).

ANNÉES. (Pour les années antérieures à 1895 voir C. R. de 1896, annexes XXI et XXII.)	DÉMOLITION.				RENOUVELLEMENT.			BALANCE. — VALEUR en ARGENT.
	VALEUR d'achat du matériel mis hors de service antérieurement au 1 ^{er} janvier de l'année considérée.	VALEUR d'achat du matériel mis hors de service au cours de l'année.	MOINS-VALEUR du matériel transformé pour service de la route, des charbonnages, etc.	Ensemble.	VALEUR d'achat du matériel fourni sur fonds budg- étaires antérieurement au 1 ^{er} janvier de l'année considérée.	VALEUR d'achat du matériel, fourni sur fonds de renouvellement, pendant l'année considérée.	Ensemble.	
	1	2	3	4	5	6	7	8
Matériel de traction.								
1880	42,002,988	597,690	»	42,600,678	46,014,073	483,800	46,494,873	+ 3,594,195
1885	45,254,404	4,930,094	»	50,184,498	49,447,050	2,389,521	51,836,571	+ 4,652,373
1890	23,195,326	285,509	»	23,480,835	24,022,952	2,166,108	26,189,060	+ 2,708,225
1895	26,256,704	4,243,521	»	30,500,225	30,262,403	4,832,750	35,095,153	+ 4,594,928
1896	27,500,225	4,327,243	»	31,827,468	32,095,453	4,387,700	36,482,853	+ 4,655,385
1897	28,827,468	4,440,362	»	33,267,830	33,482,853	2,960,330	36,443,183	+ 6,505,353
1898	29,937,830	2,405,653	»	32,343,483	36,443,183	486,044	36,929,227	+ 4,585,744
1899	32,043,483	2,408,355	»	34,451,838	36,929,227	232,285	37,161,512	+ 2,709,674
1900	34,451,838	2,439,810	»	36,891,648	36,861,512	549,672	37,411,184	+ 819,536
1901	36,891,648	2,078,222	»	38,969,870	37,411,184	4,045,618	41,456,802	+ 686,932
1902	38,969,870	4,068,202	»	43,038,072	39,356,802	4,976,075	44,332,877	+ 1,594,805
1903	42,738,072	4,437,065	»	47,175,137	44,332,877	»	44,332,877	- 2,842,260
1904	47,175,137	4,447,065	»	51,622,202	44,332,877	»	44,332,877	- 6,989,325
1905	51,322,202	2,691,089	»	54,013,291	44,332,877	7,672,010	52,004,887	- 2,008,404
1906	54,043,291	4,316,985	»	58,360,276	52,004,887	2,415,085	54,419,972	- (*) 910,304
Matériel de transport.								
1880	48,602,742	4,124,424	1,273,446	54,000,612	25,724,001	2,321,970	28,045,971	+ 7,045,419
1885	25,044,024	4,787,904	1,947,372	31,779,300	31,411,647	266,105	31,677,752	+ 2,628,452
1890	31,863,000	1,315,320	1,789,068	34,967,388	37,173,642	4,081,037	41,254,679	+ 3,287,291
1895	37,438,248	4,417,440	1,265,268	43,120,956	47,213,861	3,611,302	50,825,163	+ 11,334,210
1896	38,235,688	2,177,797	1,397,964	41,811,449	50,855,466	2,445,783	53,301,249	+ 14,489,800
1897	40,433,485	4,950,864	1,589,816	46,974,165	53,300,949	3,782,541	57,083,490	+ 13,309,325
1898	42,384,349	4,918,272	1,642,508	48,945,129	57,083,489	2,267,485	59,350,974	+ 13,405,845
1899	44,302,621	2,397,660	1,390,980	48,091,261	59,350,974	56,575	59,407,549	+ 11,316,588
1900	46,700,281	4,762,296	1,390,980	52,853,557	59,407,854	2,473,844	61,881,698	+ 12,028,141
1901	48,462,577	4,990,804	4,377,012	57,830,393	61,881,668	97,000	62,015,508	+ 10,185,275
1902	50,453,384	2,982,318	4,377,012	57,812,714	61,978,668	36,840	62,015,508	+ 7,202,797
1903	53,435,699	2,890,355	4,377,012	60,703,066	62,015,508	»	62,015,508	+ 4,312,442
1904	56,326,054	2,608,678	4,377,012	63,311,744	62,015,508	»	62,015,508	+ 1,703,761
1905	58,934,732	4,588,235	4,377,012	67,899,979	62,015,508	»	62,015,508	+ 445,529
1906	60,522,967	4,398,729	4,380,504	69,302,200	62,015,508	4,891,430	66,906,938	+ (*) 304,438

(1) Les valeurs de remploi du matériel démolé sont versées à l'entretien ou au budget pour ordre, qui sert d'appoint au budget ordinaire pour l'entretien et le renouvellement.

(2) Au 31 décembre 1906, il restait à fournir pour 1,453,815 francs de matériel de traction et pour 572,250 francs de matériel de transport, sur fonds de renouvellement de 1906.

Il en résulte que la balance présente en réalité un en plus de 545,511 francs (1,453,815-910,304) pour le matériel de traction et un en plus de 676,668 francs pour le matériel de transport.

N° XXV. — *Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères sur le réseau de l'État.*

		PARCOURS UTILE.		PARCOURS POUR SERVICE.			ENSEMBLE.	EFFECTIF moyen des moteurs.	PARCOURS moyen par moteur (Kilom.)	
		Trains de voyageurs.	Trains de marchandises.	Trains de route.	A vide.	En manœuvres.				
a. LOCOMOTIVES DE L'ÉTAT.										
Matériel pour les lignes princi- pales.	{	Locomotives à voyageurs	31,221,050	745,558	106,086	1,163,106	1,634,083	34,870,784	946	35,861
		— à marchandises et mixtes	7,142,390	37,343,604	516,275	4,643,534	8,672,560	58,518,443	1,813	32,217
		— de gare	33,776	295,627	7,075	338,153	6,933,748	7,600,379	401	18,960
Matériel pour les lignes secon- daires.	{	Locomotives-tenders pour fortes rampes.	2,504,537	72,571	10,815	130,232	339,667	3,037,822	102	29,979
		Locomotives-fourgons	773,847	500	"	47,075	69,043	990,471	38	23,433
		Voitures à vapeur	237,767	"	"	3,270	23,286	264,332	17	15,349
Locomotives assimilées aux moteurs légers. . . .		829,084	3,518	377	28,017	63,941	922,510	35	26,359	
Ensemble pour 1906 (1) . . .		(1) 42,743,031	38,461,442	640,628	6,548,426	17,736,351	(3) 106,130,778	3,352	31,602	
		(3) 81,205,373		24,925,405						
Ensemble pour 1905. . . .		(4) 41,509,258	36,564,826	678,108	5,938,207	16,650,743	(4) 101,341,142	3,219	31,482	
		(4) 78,074,084		23,207,058						
b. LOCOMOTIVES ÉTRANGÈRES.										
Sur le réseau de l'État. Ensemble pour 1906(2) .		371,269	66,816	"	45,318	"	477,232	"	"	
		431,911		45,318						
— Ensemble pour 1905. . .		388,608	59,476	"	50,626	"	498,710	"	"	
		448,084		50,626						

(1) Y compris . . .	la double traction { sur le réseau de l'Etat . . . sur les lignes étrangères . . le parcours sur les lignes étran- gères	2,633,809	6,820,468	7,900	"	"	9,462,077	"	"
		133	159,674	"	"	"	159,807	"	"
		765,237	496,328	"	54,218	"	1,315,783	"	"
(2) Y compris la double traction		108	278	"	"	"	350	"	"

(3) Non compris 10,120 kilomètres se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal et 480,339 kilomètres se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

(4) Non compris 10,108 kilomètres se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal et 456,343 kilomètres se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

Observation. — Précédemment, tous les trains mixtes indistinctement étaient compris sous la rubrique : *Trains de marchandises*. Depuis le 4^{er} avril 1894, ils sont répartis entre les trains de voyageurs et ceux de marchandises, suivant qu'ils ont pour affectation principale l'un ou l'autre de ces transports.

(131)

N° XXVI. — *Achats et consommation de combustibles.*

ANNÉE.	DÉSIGNATION des COMBUSTIBLES.	ACHATS.			CONSUMMATIONS TOTALES.		
		QUANTITÉS.	PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.	QUANTITÉS.	PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.
1904.		Kilogrammes.	Fr.	Fr.	Kilogrammes.	Fr.	Fr.
	Charbon menu demi-gras. . .	843,775,800	13 31	11,233,166 32	863,643,000	13 31	11,493,088 33
	— menu gras. . . .	220,919,500	13 26	2,930,504 41	223,759,000	13 26	2,967,044 34
	— menu maigre. . . .	364,437,100	11 02	4,013,393 55	363,031,000	11 02	4,000,604 62
	— gailleteux. . . .	58,438,500	16 04	937,205 75	57,769,000	16 04	926,614 76
	— gailleteries pour lo- comotives	4,570,775	20 57	94,025 79	4,690,746	20 57	34,778 65
	Briquettes, type I. . . .	116,313,500	17 27	2,008,937 37	114,152,000	17 27	1,974,405 04
	— type II. . . .	245,430,858	19 99	4,906,562 92	243,258,000	19 99	4,862,727 42
	Total des charbons menus et gailleteux, gailleteries et briquettes.	1,853,646,033	14 09	26,123,696 41	1,867,302,746	14 06	26,238,260 16
	Charbon pour forges . . .	12,427,000	13 49	167,645 00			
	— gailletins	3,090,000	24 62	76,080 00			
	— p ^r fours à réchauffer.	9,205,000	17 76	163,508 00			
	— pour fours Radelet, 60 p. c. de gros.	160,000	19 62	3,110 00			
	Coke industriel	1,885,000	21 69	40,890 00			
	— pour réchauds, pour usines et pour trains légers.	6,209,520	23 08	143,296 90			
	Coke spécial lavé pour fonderie	675,000	28 44	19,198 75			
1905.	Ensemble . . .	1,887,297,553	14 17	26,737,455 06			
	Charbon menu demi-gras. . .	776,462,000	11 55	8,964,802 67	783,425,000	11 55	9,071,658 75
	— menu gras. . . .	208,961,880	11 78	2,454,928 66	217,961,000	11 78	2,567,580 58
	— menu maigre. . . .	376,867,520	9 22	3,477,122 81	380,654,000	9 22	3,509,629 88
	— gailleteux. . . .	48,561,000	14 84	720,777 25	51,151,000	14 84	759,080 84
	Briquettes, type I. . . .	73,956,000	14 81	1,125,110 71	78,000,000	14 81	1,155,180 00
	Briquettes, type II. . . .	206,131,480	17 03	3,509,889 22	207,935,000	17 03	3,541,133 05
	Total des charbons menus et gailleteux et des briquettes.	1,692,939,880	11 96	20,252,631 35	1,721,128,000	11 97	20,604,263 10
	Charbon pour forges . . .	12,043,000	12 75	153,548 25			
	— gailletins	2,910,000	20 79	60,490 00			
	— p ^r fours à réchauffer.	9,285,000	15 23	141,369 00			
	— pour fours Radelet, 60 p. c. de gros.	240,000	16 50	3,960 00			
	Coke industriel	1,735,000	18 06	31,330 25			
	— pour réchauds, pour usines et pour trains légers.	5,282,300	19 05	100,631 51			
	Coke spécial lavé pour fonderie	625,000	22 88	14,295 75			
	Ensemble. . . .	1,725,060,180	12 03	20,738,259 11			

de combustibles.

CONSUMMATION DES LOCOMOTIVES.								
QUANTITÉS.	PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.	par train-kilomètre (1).		par locomotiv-kilomètre avec train (1).		par locomotiv-kilomètre en général (1).	
			Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
Kilogrammes.	Fr.	Fr.	K.	F.	K.	F.	K.	F.
783,922,800	43 31	10,434,012 47	23.74	0.333	20.95	0.294	16.15	0.227
210,759,500	43 26	2,794,670 97						
359,697,900	41 02	3,963,870 86						
5,153,700	46 04	82,665 35						
1,396,200	20 57	28,719 83						
414,449,600	47 27	1,971,363 59						
239,410,500	49 99	5,785,815 90						
1,744,490,200	44 03	24,064,118 97	22.85	0.272	20.10	0.239	15.62	0.186
716,513,400	44 55	8,275,729 77						
205,260,400	44 78	2,417,260 71						
373,765,100	9 22	3,446,414 22						
6,817,300	44 84	401,468 73						
75,996,600	44 81	4,125,509 65						
204,582,000	47 03	3,484,031 46						
1,582,871,800	41 91	18,849,814 54						

N° XXVII. — Éclairage des stations, ateliers et dépendances.

A. — Éclairage électrique.

ANNÉES.	NOMBRE d'installations.	NOMBRE DE LAMPES												Nombre total de lampes.	PUISSANCE TOTALE DES LAMPES EN KILOWATTS.		
		A Incandescence.						A arc.									
		de 8 bougies ou 0,3 ampère.	de 10 bougies ou 0,4 ampère.	de 16 bougies ou 0,6 ampère.	de 25 bougies ou 0,9 ampère.	de 33 bougies ou 1,2 ampère.	Normal de 65 bougies.	de 4 ampères.	de 6 ampères.	de 8 ampères.	de 10 ampères.	de 12 ampères.	de 14 ampères.			de 20 ampères.	de 25 ampères.
1885	7	»	»	»	»	»	»	»	48	59	»	9	»	24	2	140	68
1890	49	»	»	249	»	»	»	»	421	421	29	71	29	26	2	648	224
1895	32	»	450	2,045	38	76	»	27	142	288	55	128	142	31	2	3,125	532
1896	32	»	455	2,090	38	147	»	31	143	322	56	130	159	31	2	3,274	638
1897	33	»	149	2,271	49	210	»	33	180	409	74	140	199	21	»	3,732	664
1898	35	»	430	2,784	145	307	»	61	299	466	87	133	212	49	»	4,673	817
1899	37	»	362	3,082	48	312	»	61	314	486	163	149	239	48	2	5,263	914
1900	40	»	395	3,267	48	316	»	89	366	530	202	190	265	48	2	5,718	1,027
1901	41	»	885	3,205	48	305	»	104	338	595	213	244	249	42	2	6,230	1,081
1902	44	»	4,106	3,524	45	227	»	118	375	658	205	251	256	38	2	6,805	1,141
1903	46	38	4,448	3,620	45	257	9	126	379	694	201	301	254	38	2	7,392	1,175
1904	50	66	4,741	4,341	23	249	22	135	588	726	215	312	266	34	2	8,720	1,346
1905	51	66	1,862	4,634	23	254	26	128	591	853	248	298	297	8	9	9,290	1,483
1906	56	66	2,052	5,159	32	265	29	122	623	980	294	458	292	5	9	10,385	1,647

B. — Éclairage au gaz.

ANNÉES.	NOMBRE DE BECS.				CONSOMMATION.		DÉPENSE par mètre cube.
	Voies et travaux.	Traction.	Transports.	TOTAL.	Quantités.	Dépenses.	
					Mètres cubes.	Fr. C.	Fr. C.
1885.	219	7,281	42,812	20,312	4,334,962	688,559 98	0.159
1890.	597	8,496	43,950	23,043	5,477,043	754,704 31	0.138
1895.	674	8,596	44,723	23,993	5,899,431	747,240 58	0.122
1896.	709	8,781	44,985	24,475	5,823,578	696,143 48	0.120
1897.	758	8,860	45,168	24,786	5,832,842	692,645 41	0.119
1898.	787	9,199	45,517	25,503	5,865,455	682,204 48	0.116
1899.	842	9,490	45,378	25,710	5,623,926	656,705 05	0.117
1900.	1,050	9,649	45,340	26,039	5,423,075	659,322 54	0.122
1901.	1,196	9,653	45,247	26,096	4,969,049	582,736 48	0.117
1902.	1,217	9,731	45,100	26,048	4,561,330	555,891 50	0.122
1903.	1,271	9,869	45,286	26,426	4,780,258	574,582 48	0.120
1904.	1,409	10,589	44,911	26,909	5,004,259	613,223 22	0.123
1905.	1,524	10,588	44,953	27,063	4,781,421	579,375 93	0.121
1906.	1,393	10,740	44,999	27,132	4,017,136	490,801 32	0.122

N° XXVIII. — Éclairage des trains au gaz riche.

ANNÉES.	NOMBRE de TRAINS ÉCLAIRÉS.	Consommation totale de GAZ.	DÉPENSE DE PRODUCTION DE GAZ en matières et salaires.				
			TOTALES.		ANNUELLE PAR TRAIN.		PAR MÈTRE CUBE
			Fr.	C.	Fr.	C.	
1885. . . .	150	Mètres cubes. 288,781	105,491	72	809	47	0.564
1890. . . .	155	562,490	115,996	80	748	57	0.520
1895. . . .	218	455,234	110,026	67	504	71	0.254
1896. . . .	217	480,430	116,755	16	558	04	0.245
1897. . . .	255	555,567	156,202	81	554	15	0.245
1898. . . .	290	624,026	152,254	86	525	02	0.242
1899. . . .	310	692,855	223,155	80	719	80	0.522
1900. . . .	548	861,112	298,887	67	858	87	0.547
1901. . . .	574	918,866	266,118	50	711	55	0.290
1902. . . .	595	938,074	220,950	»	559	57	0.231
1903. . . .	435	1,076,582	215,726	»	495	92	0.200
1904. . . .	478	1,192,779	279,092	»	585	87	0.254
1905. . . .	528	1,408,504	269,062	»	509	58	0.191
1906. . . .	521	1,554,870	322,345	06	619	08	0.207

N° XXIX. — *Approvisionnements et matériel en magasin.*

Services de la traction et du matériel et de l'exploitation.

	APPROVISIONNEMENTS			CHIFFRES correspondants pour 1903 (tarif de 1906).
	en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1906 (tarif de 1906)	restant à fournir en 1907 sur les marchés de 1906	Totaux.	
<i>1^o Approvisionnements et matériel en magasin, dans les dépôts, et restant à fournir sur les marchés de 1906.</i>				
<i>A. Matières et objets neufs.</i>				
Matériel, outils, meubles et ustensiles.	1,524,785 55	507,588 10	1,832,371 65	1,160,722 04
Combustibles	104,719 59	»	104,719 59	59,915 78
Huile d'éclairage	90,058 14	»	90,058 14	75,275 84
Huiles et matières de graissage	405,976 75	»	405,976 75	195,567 25
Bois de construction.	1,481,754 08	376,504 04	1,858,258 12	2,062,528 »
Pièces de rechange neuves ou de rem- ploi pour locomotives, tenders, voitures et wagons	4,582,022 12	498,945 15	5,080,965 25	4,927,698 89
Aciers, fontes et fers divers.	1,450,057 40	58,476 78	1,488,534 27	1,504,619 47
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux.	1,142,871 54	»	1,142,871 54	1,522,434 56
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques	125,947 12	»	125,947 12	121,201 65
Tissus, crins, fils, laines, cordages, toiles pour nâches, etc.	488,555 64	206,552 85	694,886 27	536,606 85
Matières et objets divers.	2,405,715 54	814,569 25	5,218,084 57	2,500,558 18
<i>B. Matières et objets hors d'usage :</i>				
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte (¹) .	226,252 06	»	226,252 06	197,025 08
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et autres métaux, vieilles matières diverses (¹).	840,756 70	»	840,756 70	511,541 05
Total. . .	14,845,225 70	2,242,455 91	17,085,659 61	15,442,275 02
<i>2^o Approvisionnements à la disposition des services consommateurs :</i>				
Stations et ateliers.	6,496,208 71	»	6,496,208 71	5,775,916 61
Sections	(²) 87,465 55	»	(²) 87,465 55	(¹) 85,572 10
Roues pour locomotives, tenders, voi- tures et wagons.	8,461,509 »	»	8,461,509 »	8,571,992 50
Valeur totale des approvisionnements .	29,888,208 96	2,242,455 91	52,150,642 87	29,673,756 25

(¹) Déchets, débris de pièces brisées, pièces de rechange hors modèle non utilisables.

(²) La valeur (970,000 francs environ) des approvisionnements fournis aux sections à l'intervention de la direction des voies et travaux figurera désormais à l'annexe XVII.

N° XXX. — *Progression annuelle du mouvement et de la recette des voyages par abonnements, y compris les abonnements de 15 et de 5 jours.*

ANNÉES.	MOUVEMENT.			PARCOURS MOYEN par voyageur.			RECETTE TOTALE.		
	Voyageurs en général.	Étudiants.	Ouvriers.	Voyageurs en général.	Étudiants.	Ouvriers.	Voyageurs en général.	Étudiants.	Ouvriers.
1872 . .	243,880	122,034	863,198	58.53	11.20	12.13	101,560 »	20,309 60	113,169 80
1873 . .	280,117	160,263	1,267,573	28.50	10.45	13. »	160,622 19	27,042 87	178,729 33
1874 . .	257,692	196,682	1,729,436	28.50	10.43	13. »	204,613 79	35,063 80	232,311 01
1875 . .	265,888	228,158	2,524,100	28.50	10.43	15. »	228,060 »	33,107 20	318,621 19
1876 . .	514,772	291,712	2,533,112	26.20	10.93	13.70	244,705 »	47,919 80	332,558 42
1877 . .	589,522	508,008	2,604,948	23.73	10.90	14.03	283,883 03	50,909 »	347,796 33
1878 . .	412,636	582,939	5,001,172	23.03	11.50	13.43	296,740 »	62,015 90	360,944 39
1879 (1)	(2)515,480	456,174	2,997 018	28.05	10.78	12.14	384,791 13	74,137 50	356,701 10
1880 (2)	800,833	643,213	4,260,676	31.73	14.50	12.60	601,800 »	96,333 »	491,842 41
1881 . .	864,048	841,136	5,283,580	33.13	12.83	13.18	643,707 22	130,409 »	754,632 34
1882 . .	1,401,170	1,104,064	6,283,984	36.81	13.27	13.23	1,020,618 08	178,080 »	710,327 60
1883 (3)	1,780,802	1,261,796	7,023,396	36.48	12.99	13.80	1,273,282 86	192,348 »	803,220 70
1884 . .	2,608,088	1,234,874	7,402,392	37.88	12.93	13.71	1,802,781 12	187,317 »	834,102 03
1885 . .	2,937,048	1,296,412	8,010,264	38.24	12.28	14 80	2,004,660 53	192,020 50	923,822 40
1886 . .	3,320,800	1,347,180	8,572,896	38.50	12.73	14.50	2,331,917 19	197,934 33	982,298 18
1887 . .	5,697,378	1,448,914	9,623,310	38.22	12.62	14.37	2,714,712 11	213,733 07	1,112,372 28
1888 . .	4,146,620	1,530,238	11,294,984	38.27	12 67	14.64	3,073,633 02	228,623 39	1,327,767 32
1889 . .	4,417,136	1,628,460	12,314,642	37.96	12.64	14.66	3,308,947 64	240,889 28	1,456,383 13
1890 . .	4,847,214	1,741,738	14,388,322	38.66	12.78	14.70	3,529,329 18	236,986 78	1,723,433 09
1891 . .	5,238,906	1,789,016	16,209,074	38.90	12.98	14.74	4,027,430 60	279,163 83	1,933,114 33
1892 . .	5,731,018	1,947,338	17,027,012	39.12	13. »	14.76	4,387,684 90	291,490 93	2,061,843 31
1893 (4)	6,304,630	2,066,970	18,421,374	39.04	13.02	14.74	4,989,219 11	304,733 33	2,228,720 19
1894 . .	7,014,062	2,189,674	19,348,086	39.38	12.90	14.73	5,844,343 28	319,470 93	2,412,712 31
1895 . .	7,288,708	2,278,320	21,373,212	39.23	12.91	14.76	6,071,726 97	324,318 83	2,598,796 30
1896 . .	7,791,182	2,488,898	24,008,200	39.37	12.91	13.01	6,373,967 77	333,374 29	3,118,740 20
1897 (5)	8,671,438	2,564,336	30,183,821	39.24	13.03	13.13	6,999,322 36	332,232 36	3,597,333 86
1898 . .	9,379,710	2,931,396	33,773,906	39.34	12.83	16.93	7,437,096 30	401,437 62	4,179,132 39
1899 . .	10,388,460	3,204,236	42,267,833	38.90	13.14	17.14	7,786,003 46	423,631 66	5,037,023 43
1900 . .	11,138,760	3,243,742	48,222,230	38 38	12.93	17 20	8,091,632 12	439,887 01	5,906,226 39
1901 . .	12,081,962	3,413,236	47,417,176	38.77	13.27	17.36	8,906,833 34	439,419 20	5,740,613 92
1902 . .	12,974,980	3,333,948	48,378,432	38 86	13.44	17,27	9,669,938 39	483,167 16	5,891,193 63
1903 (6)	14,167,628	3,609,932	51,430,398	39 21	12.84	17 28	10,871,233 40	489,174 69	6,234,880 63
1904 . .	13,203,081	3,703,644	32,981,114	39.28	13.49	17.23	11,087,334 26	527,362 01	6,433,601 93
1905 . .	17,436,332	3,830,740	38,060,493	36 94	13.71	17.23	14,378,169 62	534,326 01	7,092,469 82
1906 . .	17,493,480	4,083,976	63,444,436	39 40	13.86	17.23	14,286,032 94	597,910 90	7,331,373 10

- (1) A partir de 1879, les enfants des agents de l'administration jouissent d'une réduction de 50 p. c. sur les prix d'abonnements. Il en est de même des agents autorisés à habiter temporairement en dehors de leur résidence de service.
(2) De 1879 à 1882 inclus, les voyageurs de commerce payaient moins que le public ordinaire, du chef des abonnements.
(3) Exposition nationale et extension des divers tarifs d'abonnements.
(4) Réduction du tarif d'abonnements et faculté pour l'abonné de prendre indifféremment les trains express et les trains ordinaires.
(5) Institution d'abonnements de quinze jours, à partir du 1er juin 1893. (Voir annexe suivante.)
(6) Augmentation des prix d'abonnements de 10 p. c. pour la 1re classe et de 5 p. c. pour la 2me classe et réduction de 10 p. c. du prix des abonnements ordinaires de 3me classe ainsi que des abonnements pour ouvriers.
(7) Institution d'abonnements de cinq jours à partir du 1er août 1903. (Voir annexe suivante.)

N° XXXI. — Mouvement et recettes des abonnements de 15 et de 5 jours.

ANNÉES.	DURÉE des ABONNEMENTS.	MOUVEMENT (Nombre d'abonnements.)				RECETTES.				
		1 ^{re} classe	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Ensemble.	1 ^{re} classe	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Ensemble.	
1895 (1)	15 jours	2,252	6,248	11,518	19,828	111,000 »	257,424 »	285,700 »	652,724 »	
1894		4,888	15,769	25,840	46,497	244,575 »	309,222 »	646,000 »	1,459,597 »	
1895		5,428	16,965	27,757	50,128	271,400 »	644,594 »	695,425 »	1,609,419 »	
1896		6,500	19,515	31,009	57,024	524,525 »	741,551 »	775,225 »	1,811,501 »	
1897 (2)		6,501	15,782	45,895	65,978	558,446 »	620,798 »	1,028,651 »	1,987,875 »	
1898		5,506	15,461	48,715	69,682	502,850 »	618,140 »	1,120,445 »	2,041,715 »	
1899		(3) 892	22,087	51,081	74,060	49,060 »	885,480 »	1,174,805 »	2,107,405 »	
1900		»	25,640	49,504	72,944	»	945,600 »	1,155,902 »	2,079,592 »	
1901		(4) 42	27,098	56,972	84,112	2,520 »	1,085,920 »	1,510,556 »	2,596,796 »	
1902		1,524	27,725	65,255	92,280	79,440 »	1,108,920 »	1,454,559 »	2,612,719 »	
1903 (5)		1,465	25,492	58,755	85,692	87,900 »	1,019,680 »	1,550,905 »	2,658,485 »	
1904	5 »	565	17,585	49,750	67,698	16,890 »	547,700 »	572,125 »	956,715 »	
1904	15 »	1,656	22,460	51,479	75,604	99,560 »	898,760 »	1,184,017 »	2,182,157 »	
1905	5 »	1,595	56,224	99,756	157,575	41,830 »	724,480 »	1,147,104 »	1,915,524 »	
1905	15 »	2,906	27,601	56,879	87,586	174,509 »	1,105,179 50	1,507,496 50	2,585,285 »	
1905	5 »	5,110	69,712	179,495	252,517	95,247 50	1,595,640 »	2,095,459 50	5,550,527 »	
1906	Janvier	15 jours	95	1,789	5,707	5,651	5,628 75	70,065 50	83,699 25	161,095 50
	»	5 »	158	2,557	5,630	8,345	4,680 75	50,105 75	64,268 75	119,055 25
	Février	15 »	85	1,476	5,447	5,008	5,056 25	58,502 »	78,419 25	141,757 50
	»	5 »	118	2,455	5,877	8,450	5,495 75	48,091 25	66,850 87	118,457 87
	Mars	15 »	95	1,782	4,247	6,124	5,628 75	70,589 »	96,619 25	172,657 »
	»	5 »	155	2,516	5,997	8,666	4,552 62	49,691 »	68,215 87	122,459 49
	Avril	15 »	141	1,945	4,276	6,562	8,554 25	76,827 50	97,279 »	182,460 75
	»	5 »	215	5,624	9,012	12,851	6,589 57	71,574 »	102,511 50	180,434 87
	Mai	15 »	150	1,926	4,610	6,666	7,702 50	76,077 »	104,877 50	188,657 »
	»	5 »	189	5,406	8,108	11,705	5,599 15	67,268 50	92,228 50	165,096 15
	Juin	15 »	258	2,225	5,025	7,488	14,101 50	87,887 50	114,518 75	216,507 75
	»	5 »	265	4,789	11,968	17,022	7,850 62	94,582 75	156,156 »	258,569 57
	Juillet	15 »	491	5,550	6,846	10,687	20,091 75	152,525 »	155,746 50	517,165 25
	»	5 »	590	6,527	18,057	24,754	11,555 75	124,958 25	205,170 87	541,682 87
	Août	15 »	558	4,225	9,555	14,516	35,061 50	166,887 50	216,875 75	416,824 75
	»	5 »	502	10,625	55,525	46,452	14,871 75	209,845 75	401,821 87	626,557 57
	Septembre . .	15 »	271	2,686	6,555	9,290	16,056 75	106,097 »	144,075 75	266,229 50
	»	5 »	527	7,604	24,248	32,179	9,687 57	150,179 »	275,821 »	455,687 57
	Octobre	15 »	126	1,882	4,652	6,660	7,465 50	74,559 »	105,855 »	187,657 50
	»	5 »	219	5,788	10,088	14,095	6,487 87	74,815 »	114,751 »	196,031 87
	Novembre . . .	15 »	120	1,659	4,157	5,916	7,110 »	65,550 50	94,116 75	166,757 25
	»	5 »	177	5,050	7,124	10,551	5,245 62	59,842 50	81,035 50	146,121 62
	Décembre . . .	15 »	86	1,108	2,697	5,891	5,095 50	45,766 »	61,556 75	110,218 25
	»	5 »	145	2,601	6,002	8,748	4,295 62	51,569 75	68,272 75	125,958 12
Totaux		15 jours.	2,456	26,055	59,570	88,059	144,335 »	1,029,095 50	1,553,217 50	2,528,644 »
pour 1906.		5 »	2,858	55,282	147,456	205,576	84,668 22	1,052,519 50	1,677,084 48	2,814,072 20

- (1) A partir de juin 1895.
(2) Augmentation du prix des abonnements : de 10 p. c. pour la 1^{re} classe et de 5 p. c. pour la deuxième. — Réduction de 40 p. c. pour la 3^e classe.
(3) Suppression des abonnements de 1^{re} classe.
(4) Abonnements pour voitures-salons et compartiments réservés, à partir de décembre 1901.
(5) Création d'abonnements de 5 jours, au mois d'août 1903.

N° XXXII. — *Mouvement général des transports de certaines marchandises, effectués par charges complètes en services intérieur et État vers État, ainsi qu'en services mixtes au départ et à l'arrivée. Année 1906.*

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES INTÉRIEUR et État vers État. (Tonnes.)	SERVICES MIXTES RÉUNIS		TOTAUX GÉNÉRAUX. (Tonnes.)
		au départ des stations de l'État. (Tonnes.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.)	
Acides chlorhydrique, muriatique, sulfurique.	89,734	10,138	8,208	108,100
Acier { en lingots, en brames, en largets ou en bidons (4 ^e classe, T. sp. 13, 28 et 30).	179,717	1,552	60,965	242,214
laminé en barres ou en boîtes, acier ouvré (T. sp. 12, 13 et 30)	154,141	10,712	41,051	205,904
Ardoises pour toitures (4 ^e classe).	12,068	567	585	12,998
Betteraves { par 10 tonnes (4 ^e classe et T. sp. 58).	628,267	51,192	37,757	717,196
{ par 50 tonnes (T. sp. 39)	5,732	4,548	29,590	39,670
Bières en fûts (5 ^e classe).	39,747	881	1,512	42,140
Bois { de construction, billes, clappes, douves, merrains, etc. (5 ^e classe).	411,220	36,970	13,950	462,120
{ Bois divers, vieilles billes, billettes, etc. (4 ^e classe).	427,442	38,948	40,871	507,261
{ de chauffage, broussailles, etc. (4 ^e cl., sp. 56).	192,116	24,258	22,491	238,845
Brai de goudron, de gaz, de houille, de bois, d'huiles minérales (4 ^e classe, sp. 22 et 40).	145,008	2,509	481	148,058
Briques { à bâtir (4 ^e classe, sp. 5)	194,057	10,877	14,453	219,987
{ réfractaires (4 ^e classe, sp. 5)	98,466	12,511	25,454	136,211
Carreaux { en ciment, en grès, en terre céra- mique, en pierre et marbre, etc. (5 ^e classe, sp. 12).	49,865	5,704	5,950	61,499
et dalles { en terre cuite (genre Boom), en pierre et marbre non polies (4 ^e classe, sp. 5).	6,835	141	131	7,107
Cendrées (4 ^e classe, sp. 56 et 57)	512,979	6,070	57,296	556,545
Céréales : avoine, escourgeon, froment, grain, maïs, seigle, maïs, riz, etc. (5 ^e classe, sp. 46).	616,074	65,194	51,441	730,709
Chaux et plâtre : chaux, cen- { 4 ^e cl., sp. 2 et 3	522,496	59,046	84,553	666,095
dres et poussière de chaux, { sp. 56	40,716	4,382	25,844	70,712
plâtre et gypse.				
Chicorée { en racines fraîches (4 ^e classe).	1,525	59	118	1,502
{ en racines sèches et en cossettes (5 ^e classe, sp. 12)	11,571	241	4,980	16,792
Chiffons (5 ^e classe et T. sp. 12)	51,495	8,015	12,327	71,835
Ciment (5 ^e classe, T. sp. et except ¹)	508,745	18,771	20,089	607,605
Clous, pointes et vis (2 ^e classe T. sp. 9 et 56) .	25,084	975	50	24,089
Colis vides (1 ^e classe)	26,425	408	105	26,938
A reporter.	4,810,585	375,017	539,528	5,725,150

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES INTÉRIEUR et État vers État (Tonnes).	SERVICES MIXTES RÉUNIS		TOTAUX GÉNÉRAUX (Tonnes.)	
		au départ des stations de l'État. (Tonnes.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.)		
Report . . .	4,810,585	575,017	559,528	5,725,130	
Combustibles mi- néraux:houille,	(4 ^e classe, sp. 1, 27, 29, 31, 32, 42).	2,325,841	525,582	319,818	2,969,321
coke, briquettes et boulets de houille. . . .	(sp. 2) (sp. 54) (except. provisoire n° 6) . (id. id. n° 31).	278,515 114,074 1,298,624 5,694,948	950 28,554 232,609 454,021	700 4,148 155,520 281,965	280,145 147,656 1,654,755 6,451,852
Coton brut en balles (2 ^e classe, sp. 18 et 45).	19,962	205	52	20,217	
Cuir et peaux salés, verts ou secs en poils (2 ^e classe, sp. 8 et 18)	18,588	594	1,557	20,759	
Déchets de carrières et graviers. . . .	(4 ^e classe, sp. 56). . . (sp. 2, 5, 24 et 57) . .	127,088 777,758	16,281 95,610	4,457 80,151	147,806 960,470
Déchets de textiles, de fils d'étoupe, de chanvre, de laine, de lin et de coton.	déchets d'étoupe, de chanvre, de lin (3 ^e cl. et sp. 12) déchets de laine et de co- ton (2 ^e cl. et sp. 18). .	9,087 11,515	187 908	1,082 241	10,556 12,462
Drèches, pulpes et résidus de distillerie (4 ^e cl. et sp. 56 et 59)	455,525	11,057	55,581	521,741	
Eaux ammoniacales, eaux de suint, d'exosmose (4 ^e classe)	9,680	950	1,040	11,650	
Épicerie et denrées coloniales (1 ^{re} classe) . .	5,265	270	20	5,555	
Engrais divers	4 ^e classe sp. 5 et 36 sp. 2, 37 et 58.	112,178 469,255 166,798	5,746 86,461 10,280	4,559 67,285 37,591	120,483 622,999 254,469
Escarbilles (4 ^e classe)	7,411	26	52	7,489	
Étoupes (3 ^e classe).	9,229	540	655	10,204	
Faïence et poterie commune en terre cuite (2 ^e classe, sp. 9)	14,155	454	85	14,670	
Farine, féculé et son (3 ^e classe, sp. 46) . . .	419,197	52,799	46,710	498,706	
Fers en général.	Fers battus, en barres, laminés, fendus, feuil- lards, ferronne- ries, fers ébau- chés, etc.	(2 ^e classe). . 20,695 (3 ^e cl., sp. 9 et 56) 170,799 (4 ^e cl., sp. 12, 15 et 56) . . 158,155	1,411 17,249 780	1,876 9,235 15,250	25,982 197,281 174,171
Fils de laine, de coton, de soie, de lin, de chanvre et d'étoupe (1 ^{re} classe, sp. 6, 7 et 17)	9,986	196	156	10,518	
Fontes	brutes et massives (4 ^e classe, sp. 15, 28, 45) moulées et fontes pour ornements (2 ^e classe, sp. 9)	287,455 45,558	46,087 4,044	97,715 6,751	451,257 54,155
Fruits et légumes frais.	Pommes, poires, prunes frai- ches, etc. (2 ^e classe, sp. 9). Oignons, pommes de terre, etc. (5 ^e classe, sp. 12).	15,876 172,594	157 25,872	2,249 15,831	16,282 212,517
A reporter. . . .	18,052,616	1,755,541	1,758,412	21,516,599	

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES INTÉRIEUR et État vers État. (Tonnes.)	SERVICES MIXTES RÉUNIS		TOTAUX GÉNÉRAUX. (Tonnes.)
		au départ des stations de l'État. (Tonnes.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.)	
Report.	18.052,646	1,755,541	1.758.412	21,516,599
Glaces (avec ou sans tain) (1 ^{re} classe).	57,801	555	1,025	59,777
Goudron de gaz, de houille et d'huiles miné- rales (4 ^e classe, sp. 40).	40,174	6,258	9,555	55,987
Graines et semences fourragères (5 ^e classe).	7,010	1,850	426	9,286
Huiles { Pétrole, naphle, huiles de palme de graines alimentaires (1 ^{re} classe, sp. 6, 17 et 18)	94,981	10,251	159	105,391
Huiles { Huile de graissage épurée, huiles diverses. { légères minérales (2 ^e et 3 ^e cl.).	10,198	920	1,482	12,600
Huiles { Huiles lourdes, huiles de boghead, de chiste, de goudron, etc. (3 ^e et 4 ^e classes)	14,866	695	195	15,756
Huiles { Huiles brutes ou noires (3 ^e et 4 ^e cl.)	5,195	205	5	5,405
Laines. { Laine peignée ou cardée (1 ^{re} classe).	2,516	66	10	2,592
Laines. { Laine brute et laines autres que la laine peignée ou cardée (2 ^e classe).	8,750	67	419	9,236
Laitier en bloc ou granulé (4 ^e classe, sp. 2, 24, 36, 37).	112,512	1 420	51,515	165,247
Lin { teillé (2 ^e classe)	18,665	1,060	415	20,140
Lin { en tiges (4 ^e classe).	20,454	8,042	5,605	34,099
Machines et mécaniques montées ou démontées (1 ^{re} classe, sp. 9)	23,010	1,524	2,191	26,725
Marbre { en tranches cellées ou non (1 ^{re} classe, sp. 12)	12,216	571	1,020	13,807
Marbre { en blocs (4 ^e classe)	14,679	9,284	280	24,243
Marne et craie brute (4 ^e cl., sp. 2, 5, 24, 36, 37)	148,650	27,685	1,110	177,445
Mélasse ordinaire en fûts (5 ^e classe).	28,187	69	86	28,342
Minerais { de fer, de manganèse et mangané- sifères (4 ^e classe, sp. 2, 5, 25, 24, 25 et 26)	150,814	428,429	6,807	585,050
Minerais { de zinc calamine, minerais de plomb (4 ^e classe, sp. 25)	170,997	101,469	2,092	274,558
Minerais { d'argent et autres non dénommés (2 ^e classe, sp. 25)	158	"	"	158
Mitraille et limaille { de fer, de fonte et d'acier. Ferrailles (4 ^e classe, sp. 15 et 28)	242,001	22,958	47,998	312,957
Mitraille et limaille { d'autres métaux et déchets de mé- taux communs (2 ^e classe, sp. 8)	5,454	257	521	6,232
Moellons et pierres calcaires { par 10 tonnes (4 ^e cl., sp. 5, 24 et 36).	106,402	6,085	8,471	120,958
Moellons et pierres calcaires { par 50 tonnes (4 ^e cl., sp. 2, 24, 26 et 37).	404,028	86,746	86,206	576,980
Paille et fourrages. { Fourrages verts et secs, fourrages condensés, paille en bottes (5 ^e cl.)	67,462	6,898	8,470	82,830
Paille et fourrages. { Foin (4 ^e classe)	40,522	2,261	4,146	46,929
A reporter	19,857,526	2.480,505	1,998,889	24,336,920

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES INTÉRIEUR et État vers État. (Tonnes).	SERVICES MIXTES RÉUNIS		TOTAUX GÉNÉRAUX. (Tonnes.)	
		au départ des stations de l'État. (Tonnes.)	À l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.)		
Report . . .	19,857,526	2,480,505	1,998,849	24,536,718	
Papier à écrire ou à imprimer, papier d'em- ballage et papiers peints (1 ^{re} cl., sp. 6, 7, 8).	45,257	825	2,905	46,965	
Pâte à papier, pâte de bois, de paille ou de chiffons (5 ^e classe).	59,240	97	9,596	48,955	
Pavés (4 ^e classe, sp. 2, 5)	504,475	69,060	28,071	601,604	
Pierres. {	Pierres brutes, bouchardées en grès artif brutes sciés sur une face, meulières, etc. (4 ^e cl., sp. 2, 5) . .	172,457	16,086	9,551	198,074
	Pierres en grès artif. taillées, sciées sur plusieurs faces, pierres tail- lées, etc. (5 ^e cl., sp. 12)	148,235	15,560	2,556	164,151
Planches et planchettes (3 ^e classe, sp. 21) . . .	75,801	7,214	4,420	87,435	
Plomb en saumons (2 ^e classe, sp. 9)	5,760	510	944	7,014	
Produits sidérur- giques. {	Câbles, chaînes, charpentes et pièces de pont, essieux, objets en fer ou fonte ouvrés, etc. (2 ^e cl., sp. 9).	159,118	9,101	25,515	195,754
	Bandages de roues, longe- rons. 5 ^e cl.	51,504	5,797	82,225	159,526
	poutres et poutrelles, rails et locomotives, etc. Sp. 12.	8,079	50	6,199	14,528
	accessoires, tuyaux en fonte, etc. Sp. 15.	55,975	784	15,194	71,951
Pyrites et résidus de pyrites (4 ^e classe, sp. 25, 24, 23 et 26).	81,864	19,592	81	101,540	
Sable {	par 10 tonnes (4 ^e cl., sp. 5)	142,651	10,402	2,786	153,850
	par 50 tonnes (4 ^e cl., sp. 2 et 41) . . .	792,659	57,495	12,944	845,076
Scories de forges, de laminoirs, de puddlage et de réchauffage. Scories d'acier, etc. (4 ^e cl., sp. 4, 25, 24, 23 et 26)	111,286	52,245	17,075	160,604	
Sels {	brut et raffiné (4 ^e classe, sp. 16)	26,827	2,052	700	29,579
	de soude (carbonate) (5 ^e classe, sp. 12).	56,177	3,014	1,112	40,505
Sucre {	raffiné et candi (1 ^{re} cl., sp. 6 et 17).	22,125	9,817	1,174	35,114
	brut, sucre cristallisé (2 ^e cl., except prov. 13)	199,515	2,955	10,981	215,411
Sulfate {	de potasse et de soude (4 ^e classe) . .	50,124	2,170	882	55,176
	de baryte en pierres ou en poudre (4 ^e classe, sp. 5)	25,602	125	520	26,247
A reporter.	22,610,011	2,725,228	2,254,081	27,507,520	

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES INTÉRIEUR et État vers État. (Tonnes.)	SERVICES MIXTES RÉUNIS		TOTAUX GÉNÉRAUX. (Tonnes.)
		au départ des stations de l'État. (Tonnes.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.)	
Report	22,610,011	2,725,228	2,254,081	27,567,320
Tanins : { Algarobilla, valonées, myroholans, sumac, dividivi, écorces exoti- ques (5 ^e classe, sp. 12)	15,580	229	715	16,294
{ Écorces à tan; indigènes (3 ^e classe, 4 ^e classe, sp. 12)	15,050	2,158	2,884	20,032
non dénommés (5 ^e classe)	28,414	169	60	28,643
terreau et terre de bruyère (4 ^e classe, sp. 56)	26,665	475	680	27,816
Terres et terreils. { Argile { Terres plastiques, à poterie, réfractaires, végétales par 10 t. (4 ^e cl. et sp. 5).	77,879	17,466	51,615	126,960
{ Terres à pipes, kaolin, china-clay, ball- clay, etc. par 50 t. (4 ^e cl. sp. 2, 14 et excep. prov. 36	54,560	8,272	7,111	69,945
{ Terrils { par 10 t. (4 ^e cl., sp. 1 et 56).	46,452	"	60	46,492
{ par 50 t. (sp. 24 et 57) . . .	10,137	11,999	"	22,156
Tôles { fines, polies et ordinaires (2 ^e classe, sp. 12, 13 et 56)	55,041	4,725	155	57,899
{ fortes et communes (2 ^e et 3 ^e classes, sp. 12, 13 et 56.)	108,764	6,627	47,604	162,995
Tourteaux (4 ^e classe)	135,962	15,675	1,567	151,002
Tuiles et pannes en ciment ou en terre cuite, (4 ^e classe, sp. 5)	58,145	5,272	1,786	65,203
Verrerie { (2 ^e classe)	5,811	437	1,901	8,149
et gobeletterie. { (sp. 9 et 11)	14,287	7	9,861	24,155
Verres à vitres { (2 ^e classe)	20,085	2,016	518	22,417
et verres spéciaux. { (sp. 9 et 12)	193,458	20,701	176	214,535
Zinc en barres, en feuilles, laminé, en plaques ou en saumons (2 ^e classe et sp. 9)	54,815	5,501	9,219	47,535
Ensemble des transports en services intérieur et mixtes	25,486,842	2,822,935	2,549,571	28,659,546

N° XXXIII. — *Mouvement général de certaines GROSSES MARCHANDISES expédiées et reçues par les stations de l'État Belge en relation de service international. — Année 1906.*

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Allemagne.					
Acide pyroligneux (vinaigre de bois).	46	48	»	16	80
Acide sulfurique, nitrique . . .	34,475	48	»	10	34,533
Amidon	112	177	5	»	294
Ardoises { brutes pour toitures.	2,649	45	»	»	2,634
{ en tables.	»	»	»	»	»
Argile . { brute	463	6,330	10	54	6,537
{ calcinée ou grillée. .	»	»	»	»	»
Asphalte.	»	687	»	124	808
Avoine.	»	451	2,458	7	2,316
Bières en fûts.	»	42,345	»	356	42,701
Bois { Bois d'essences ne faisant pas l'ob- jet d'une exploi- tation forestière et agricole en Europe centrale en grumes, bûches et rondins. sciés. perches à houblou. pour mines. objets en bois.	40	257	796	24	1,087
	»	299	»	»	299
	311	4,457	»	»	4,768
	62	3,494	3,609	99	7,324
	»	3,452	»	»	3,452
	50	6,276	»	»	6,326
	460	427	255	88	1,230
Briques réfractaires	4,827	44,414	334	7,205	23,780
Cacao	»	7	218	46	241
Café.	»	44	4,449	»	4,463
Céréales (sauf l'avoine).	325	4,974	47,454	»	49,453
Céruse.	107	46	40	59	492
Charbon de bois.	773	46	45	»	804
Chaux	2,593	75	»	478	2,846
Chicorée { en racines ou en cos- settes.	5,712	»	»	»	5,712
{ fabriquée.	48	»	»	»	48
Chiffons	7,964	4,704	789	2,929	13,386
Chlorure de calcium.	»	81	42	51	444
Chlorure de chaux.	80	»	41	5,447	5,208
Chromate et bichromate de po- ta-se. — Chromate et bichro- mate de soude	»	51	»	»	51
A reporter.	57,707	53,815	26,885	16,330	154,737

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
De et vers l'Allemagne (suite).						
Report	57,707	53,815	26,885	16,330	151,737	
Ciment.	15,085	1,219	90	985	17,379	
Combustibles	par 40 tonnes	60,990	580,475	5,423	335	647,223
	par 45 —	»	241,569	»	640	242,209
	par 50 —	16,498	»	»	»	16,498
	par 100 —	24,085	»	»	»	24,085
	par abonnement.	»	214,708	»	442,091	656,799
Coton brut et déchets de coton.	749	917	19,292	232	21,190	
Grasses de hauts-fourneaux	485	32	5	»	522	
Créosote	1,055	»	294	»	1,349	
Cuirs et peaux	verts et salés ainsi que séchés.	696	2,806	8,614	416	12,532
	tannés.	152	55	54	38	299
Dé gras.	»	5	»	36	41	
Eau minérale.	»	2,696	20	1,817	4,563	
Engrais.	Phosphates minéraux et superphosphates.	19,648	47	10	123	19,828
	Scories Thomas (scories phosphatées).	937	6,812	»	6,034	13,783
	Guano	2,573	40	80	73	2,766
	Salpêtre du Chili (nitrate de soude).	59	30	12,129	»	12,218
	Autres engrais	3,688	8,606	325	819	13,438
Farines alimentaires.	82	26	20	»	128	
Fers, fonte et aciers.	Fers et aciers laminés, etc. (sauf les tuyaux en fer et les poutrelles).	2,604	34,864	6,112	286,016	329,596
	Tuyaux en fer	2,092	4,888	4,064	20,116	31,160
	Fonte brute, mitraille.	12,619	45,133	10,972	9,849	77,603
	Machines agricoles	39	100	11	37	187
	Autres machines et pièces de machines.	2,154	13,400	4,647	13,568	33,769
	Poutrelles.	28	53	»	489	570
	Fuel économiseurs, radiateurs.	»	232	358	5	595
	Fers et aciers ouvrés (autres).	2,659	7,984	316	118,179	129,138
	Fibres brutes.	5	»	40	»	45
	de coton, de laine	366	»	219	237	842
Fils	de lin, de chanvre, de jute, de twist et d'é-toupes	1,724	8	23	16	1,773
	Poin.	816	5	»	»	854
Fromages	»	5	»	92	97	
A reporter.	229,653	1,219,530	100,005	918,623	2,467,813	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Allemagne (suite).					
Report	229,655	1,219,530	100,005	918,623	2,467,313
Fruits frais.	7,085	15	8,167	511	13,778
Glace (eau congelée).	"	"	"	"	"
Goudron minéral	"	217	724	"	941
Graines {	de betteraves	40	1,347	"	1,387
	fourragères	"	159	33	192
Graisses {	cambouis, saindoux	47	6	3,651	3,704
	suif et autres graisses.	489	74	294	857
Groupages	40	4,031	4,610	15,190	20,911
Houblon	45	578	"	2,782	3,375
Huiles {	végétales	817	12	3,196	4,025
	de goudron de houille.	253	815	5	1,335
	minérales lourdes.	36	2,613	6	2,673
	minérales demi-lourdes	139	20	"	204
	minérales à graisser	23	"	2,602	2,625
	de pétrole raffiné et naphte.	482	660	7,059	7,901
Jouets et autres articles de Thu- ringe, Bohême, Nuremberg et Forêt-Noire.	5	692	"	4,653	5,350
Laines {	brutes lavées et dé- chets de laine.	11,240	2,460	6,027	19,822
	laine peignée	7,033	75	657	7,814
Lait condensé, lait conservé, sa- rine lactée.	25	"	"	13	38
Lard, jambons	"	35	1,014	"	1,049
Légumes secs.	40	"	779	28	817
Lins, flasses de lin, d'étoupes, chanvre, flasses de chanvre et fils de caret de chanvre	4,014	2,966	478	45	4,170
Marbres {	en blocs	3,078	66	9,087	12,231
	en tranches.	252	11	"	263
Mélasse préparée pour l'alimen- tation du bétail.	"	"	45	"	45
Minerais {	de fer et de { 40 tonnes.	453	406	611	4,180
	mauganèse { 45 ou 50 tonnes.	3,265	4,758	3,860	8,923
	de zinc et de { 10 tonnes.	124	271	476	571
	plomb { 45 ou 50 tonnes.	6,637	2,981	65,799	75,477
	autres { 10 tonnes.	460	355	255	4,123
	{ 45 ou 50 tonnes.	"	45	696	4,076
Nitrate de potasse (salpêtre).	775	36	"	"	811
OEufs	525	4,638	2,284	482	4,629
A reporter.	273,054	4,240,860	219,820	943,373	2,677,107

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
De et vers l'Allemagne (suite).						
Report	273,054	4,240,860	219,820	943,373	2,677,407	
Oignons comestibles.	476	30	443	40	659	
Objets en ciment	37	443	»	»	450	
Os concassés	4,470	72	905	»	2,447	
Paille	376	452	5	5	838	
Pâte de bois et cellulose de bois, pâte de paille et cellulose de paille.	78	3,220	524	384	4,200	
brutes ou de construction.	49,447	492	260	422	20,321	
Pierres.	ouvrees et pierres taillées de toute espèce.	3,702	6	»	5	3,743
	meulières et meules à aigui- ser ou à émoudre.	92	4,629	»	93	4,844
	lithographiques.	44	74	»	359	444
	Pavés	4,675	58	»	24	4,757
	Pierrailles, macadam	3,925	460	»	»	4,085
	Moellons bruts	4,499	»	»	»	4,499
	Castines	»	»	»	»	»
Plâtre	596	3,704	»	24	4,324	
Plomb.	4,243	4,440	258	80	2,964	
Pommes de terre	31,049	56,873	40	34	87,966	
Poterie et faïence.	Poterie fine en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence.	99	4,320	»	3,674	5,093
	Poterie ordinaire en terre cuite ou en grès artificiel. Pavés, dalles et carreaux en terre cuite, en grès artifi- ciel ou en faïence.	410	470	5	53	338
	Briques de revêtement. . . .	4,075	4,743	»	3,223	9,044
		»	2,669	»	»	2,669
Radicelles	4,766	»	475	»	4,941	
Résines.	Colophane (brai sec végétal).	44	»	977	»	988
	Térébenthine	24	335	557	»	943
Riz brisé, pelé et déchets de riz.	372	458	452	»	682	
Sels.	Chlorure de sodium (sel gemme).	»	»	»	»	»
	Sel de glauber (sulfate de soude).	530	26,230	»	5	26,765
Scories autres que pour engrais .	47,963	303	»	51	48,317	
Son	40,940	442	8,709	5	49,766	
Soude brute, calcinée, caustique et cristallisée (excepté le bicar- bonate de soude).	5	60	»	93	158	
Stéarine	40	»	42	»	22	
Sucre brut, sucre de betteraves et de canne.	»	»	»	»	»	
Tabacs.	»	37	45	»	82	
A reporter.	374,302	4,345,290	232,554	951,614	2,903,757	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
De et vers l'Allemagne (suite).						
	Report . . .	374,302	1,345,290	232,554	954,641	2,903,757
Tanins.	{ Eau de tan	»	6	397	»	403
	{ Écorces à tan	2,665	243	483	»	3,094
	{ Tanins divers. . . .	2,240	40	3,314	»	5,561
Teinture.	{ Bois de teinture et racines de bois de teinture	40	»	207	»	247
	{ Extrait de bois de teinture, extrait de chataignier . .	409	29	539	»	977
	{ Alizarine, cachou, gambier.	6	28	609	929	1,572
Terres.	{ Terres à porcelaine (kaolin, china-clay).	45	97	6,066	»	6,208
	{ Terres ordinaires et terres réfractaires.	3,739	11,559	426	498	15,622
	{ Terres à couleurs	281	1,254	301	266	2,102
	{ Sable	3,547	2,529	»	60	6,136
Tissus	447	34	433	2,406	2,447	
Verres.	{ Verres à vitres	2,892	74	46	475	3,457
	{ Verrerie creuse	5	6,306	24	2,875	9,240
Vins.	5	264	439	404	509	
Vitriol de fer (vitriol vert) . . .	»	620	»	20	640	
Zinc.	9,489	46	30	4,607	14,142	
Ensemble des transports de et vers l'Allemagne.		399,782	1,368,356	244,635	959,948	2,972,721

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg.					
Acide pyroligneux (vinaigre de bois)	79	"	"	"	79
Acide sulfurique, nitrique . . .	134	"	"	"	134
Amidon	404	"	"	5	409
Ardoises { brutes pour toitures.	4,249	"	"	13	4,262
{ en tables.	"	"	"	"	"
Argile { brute	"	"	"	"	"
{ calcinée ou grillée . .	"	"	"	"	"
Asphalte	90	149	"	"	239
Avoine.	"	"	8,492	"	8,492
Bières en fûts.	"	83	"	25	108
Bois { d'essences ne faisant pas l'objet d'une exploitation forestière et agricole en Europe centrale.	en poutres, en madriers ou en blocs.	"	15	17	32
	en planches.	5	73	983	1,061
	en grume, bûches et rondins.	98	1,714	"	1,812
	sciés.	1,616	1,482	543	92
perches à houblon.	"	112	"	"	112
pour mines.	169	200	"	"	369
objets en bois.	32	162	305	543	1,042
Briques réfractaires	145	"	6,176	"	6,321
Cacao	"	"	178	35	213
Café.	"	"	738	"	738
Céréales (sauf l'avoine).	126	519	43,666	"	44,311
Céruse.	209	"	"	"	209
Charbon de bois.	1,830	"	"	"	1,830
Chaux.	205,478	637	"	"	206,115
Chicorée { en racines ou en cossettes	933	"	"	"	933
{ fabriquée.	1,580	"	"	"	1,580
Chiffons	162	125	"	1,118	1,405
Chlorure de calcium.	"	20	7	"	27
Chlorure de chaux.	"	"	"	"	"
Chromate et bichromate de potasse. — Chromate et bichromate de soude	"	"	13	"	13
Ciment	1,126	970	10	5	5,111
A reporter.	221,465	6,261	61,128	1,836	290,690

NATURE DES MARCHANDISES.		TRAFFIC LOCAL.		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.
		au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg (suite).						
Report.		221,465	6,264	61,128	4,836	290,690
Combustibles	{ par 40 tonnes	700,053	323	5,949	"	706,325
	{ — 50 —	32,264	"	"	"	32,264
	{ — 100 —	108,050	"	"	"	108,050
Coton brut et déchets de coton.		71	123	4,802	"	4,996
Crasses de hauts-fourneaux.		"	6	"	"	6
Créosote		2,514	"	"	"	2,514
Cuir {	verts et salés, ainsi	248	338	319	513	1,418
	et que séchés					
peaux {	tannes	183	43	286	82	564
	Dégras		"	"	"	"
Eau minérale		"	715	"	10	725
Engrais.	Phosphates minéraux et su- perphosphates.	5,230	15	2,341	"	7,586
	Scories Thomas (scories phosphatées)	99	11,274	6	98,761	110,140
	Guano	41	262	30	"	333
	Salpêtre du Chili (nitrate de soude).	50	"	2,371	"	2,421
	Autres engrais	791	70	443	414	1,418
Farines alimentaires		115	86	490	"	391
Fers et aciers laminés, etc. (sauf les tuyaux en fer et les pou- treilles).		481	28,328	2,407	441,911	473,127
Tuyaux en fer		23	94	369	4,430	4,616
Fonte brute, mitraille		656	268,401	8,205	22,260	299,522
Machines agricoles		"	5	120	"	125
Autres machines et pièces de ma- chines.		604	4,372	3,468	4,476	9,317
Poutrelles		"	225	"	12,218	12,443
Fuel économiseurs, radiateurs.		"	"	117	12	129
Fers et aciers ouvrés (autres).		487	490	4,530	2,563	6,070
Fibres brutes		"	"	592	"	592
Fils de coton, de laine.		74	10	237	8	329
Fils de lin, de chanvre, de jute, de twist et d'étoupes.		440	"	35	"	445
Foin.		275	5	"	"	280
Fromages.		5	"	16	5,438	5,459
Fruits frais.		89	"	95	"	184
Glace (eau congelée).		150	"	690	"	840
Goudron minéral		138	13	"	"	151
Graines de betteraves		"	"	"	"	"
A reporter.		4,074,560	318,429	92,446	894,032	2,079,167

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg (suite).					
Report.	1,074,860	318,429	92,446	594,032	2,079,467
Graines fourragères.	42	245	487	469	883
Graisses, cambouis, saindoux. .	»	»	2,474	»	2,474
Graisses, suif et autres graisses.	72	»	87	»	159
Groupages	844	»	43,586	9,057	23,487
Houblon	49	409	»	4,030	4,488
Huiles végétales	341	»	704	»	4,015
— de goudron de houille . .	26	»	52	»	78
— minérales lourdes. . . .	95	14	431	»	240
— minérales demi-lourdes. .	30	»	26	»	56
— minérales à graisser. . .	490	»	2,592	»	2,782
— de pétrole raffiné et naphte	5	»	5,377	»	5,382
Jouets et autres articles de Thu- ringe, Bohême, Nuremberg et Forêt-Noire	»	»	»	»	»
Laines brutes lavées et déchets de laine.	594	4,077	6,068	10	7,749
Laines peignées.	2,433	46	36	»	2,485
Lait condensé, lait conservé, fa- riné lactée	»	»	»	5,854	5,854
Lard, jambons	»	»	248	»	248
Légumes secs.	65	30	4,304	»	4,899
Lins, filasses de lin, étoupes, chanvre, filasses de chanvre et fils de caret de chanvre . . .	49	»	427	»	446
Marbres en blocs	382	89	408	»	549
— en tranches.	444	»	»	»	444
Mélasse préparée pour l'alimen- tation du bétail.	»	»	77	»	77
Minerais de fer } 10 tonnes . . .	30	74	82	»	483
et de } manganèse } pyrites de fer } 45 ou 50 tonnes.	»	4,524,755	444,446	»	1,666,201
Minerais de zinc } 10 tonnes . . .	»	»	40	»	40
et de plomb } 45 ou 50 tonnes.	»	»	»	»	»
Minerais autres } 10 tonnes . .	»	»	10	»	40
} 45 ou 50 tonnes	»	»	»	»	»
Nitrate de potasse (salpêtre) . .	4,468	»	»	»	4,468
A reporter.	1,080,729	1,842,075	270,378	610,452	3,803,634

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg (suite).					
Report . . .	1,080,729	1,812,075	270,378	610,452	3,803,634
Œufs	5	»	60	»	65
Oignons comestibles.	229	5	15	»	249
Objets en ciment	125	»	»	20	145
Os concassés	»	5	»	»	5
Paille	254	15	»	»	266
Pâte de bois et cellulose de bois, pâte de paille et cellulose de paille	»	»	103	»	103
Pierres brutes ou de construction	2,844	6,760	10	»	9,614
— ouvrées et pierres taillées de toute espèce.	74	51	»	»	122
— meulières et meules à aiguiser ou à émoudre	»	475	»	90	565
— lithographiques	»	»	»	»	»
Pavés	172	2,884	»	»	3,056
Pierrailles, macadam	100	»	»	»	100
Moellons bruts	100	387	»	»	487
Castines	»	145	»	»	145
Plâtre	50	446	20	15	531
Plomb	40	»	»	»	40
Pommes de terre	13,891	1,230	81	»	15,202
Poterie fine en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence	26	419	33	407	885
Poterie ordinaire en terre cuite ou en grès artificiel	886	22	105	99	1,112
Pavés, dalles et carreaux en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence.	51	5	»	»	56
Briques de revêtement.	»	138	»	»	138
Radicelles	40	»	40	»	80
Résines	Colophane (brai sec vé- gétal).	404	»	177	284
	Térébenthine	»	»	20	20
Riz brisé, pelé et déchets de riz.	625	»	648	»	1,273
Sels	Chlorure de sodium (sel gemme)	»	3,546	»	3,546
	Sel de glauber (sulfate de soude).	40	500	10	556
A reporter.	1,100,379	1,859,108	271,700	611,089	3,842,276

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg (suite).						
Report.	4,400,379	4,859,408	274,700	644,089	3,842,276	
Scories autres que pour engrais.	35,974	96	50	77	36,197	
Son	4,360	248	2,270	"	6,878	
Soude brute, calcinée, caustique et cristallisée (excepté le bi- carbonate de soude)	25	5	"	52	82	
Stéarine	"	"	"	40	40	
Sucre brut, sucre de betteraves et de canne.	51	"	44	"	62	
Tabacs.	9	6	349	49	413	
Tanins. {	Eau de tan	842	5	442	"	4,259
	Écorces à tan	58	326	68	"	452
	Tanins divers	503	244	386	"	1,430
Teinture {	Bois de teinture et racines de bois de teinture	34	"	"	"	31
	Extrait de bois de teinture, extrait de châtaignier	"	"	"	"	"
	Alizarine, cachou, gambier	"	"	57	247	304
Terres. {	Terres à porcelaine (kaolin, china-clay)	82	"	4,244	"	4,293
	Terres ordinaires et terres réfractaires.	409	"	471	"	280
	Terres à couleurs	"	"	"	"	"
	Sable	20,596	"	"	20	20,616
Tissus	70	"	400	50	220	
Verres {	Verres à vitres	2,784	23	"	23	2,830
	Verrerie creuse	40	28	"	4,582	1,620
Vins.	6	7	30	40	53	
Vitriol de fer (vitriol vert)	"	"	"	"	"	
Zinc	330	"	"	"	330	
Ensemble des transports de et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg.	4,466,489	4,860,093	276,845	643,209	3,946,336	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Autriche-Hongrie.					
Amidon	"	"	"	"	"
Arbres et arbustes.	"	"	25	"	25
Bière.	"	387	"	1,756	2,143
Bois pour mines	"	"	"	29	29
Briques réfractaires	"	20	"	"	20
Cellulose.	"	"	"	"	"
Chicorée en racines et cossettes.	460	"	"	"	460
Combustibles	175	"	"	"	175
Cuirs et peaux	11	5	43	15	74
Eaux minérales	"	"	"	703	703
Écorces à tan.	"	129	"	"	129
Engrais	"	60	"	"	60
Fers et aciers.	220	65	600	1,246	2,131
Fils	65	"	1,306	18	1,389
Fruits et marmelades	"	"	"	510	510
Graines et semences.	"	45	90	61	96
Graisse et lard	"	"	"	"	"
Graphite	"	70	"	40	110
Groupages	10	"	200	59	269
Houblon	"	"	"	143	143
Huiles	13	240	1,735	391	2,379
Lait condensé, lait conservé, fa- rine lactée.	"	"	"	"	"
Laines { brutes lavées et déchets de laine	218	"	"	"	218
peignées	29	"	"	"	29
Malt.	"	20	"	647	667
Matières textiles	3,389	993	257	76	4,715
Meubles	"	"	"	606	606
Minerais de fer et de manganèse, pyrites de fer.	"	"	"	"	"
Oufs	"	16	"	2,539	2,555
Papiers et cartons.	"	"	"	499	499
Pétrole et naphte	"	21	"	10	31
Pierres et marbre	2,031	"	148	"	2,179
Sable.	"	"	"	"	"
Tabac	"	"	40	62	72
Verres, glaces et verrerie creuse.	469	19	57	152	727
Vin	"	8	570	"	578
Volailles et gibiers tués	"	"	"	1,008	1,008
Ensemble des transports de et vers l'Autriche-Hongrie	7,090	2,098	4,971	10,570	24,739

NATURE DES MARCHANDISES	TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
De et vers la France.						
Acides { pyroligneux. Vinaigre de bois	590	44	63	»	697	
{ sulfurique et nitrique.	3,407	4,476	446	225	4,624	
Asphalte, goudron et résines . .	4,967	3,456	43	404	8,267	
Betteraves	»	4,372	»	»	4,372	
Bois { à brûler.	234	5,785	»	»	6,019	
	de construction de toute espèce	798	44,427	366	229	45,820
	de teinture et racine de bois de teinture .	»	24	»	»	24
	autres.	4,433	64,567	48	4,534	64,634
Briques { à bâtir	2,684	3,501	7	280	6,469	
	réfractaires	7,364	502	4,449	9	44,994
Carreaux en ciment et en terre cuite.	765	4,390	6	442	2,303	
Céréales et farine.	2,780	42,046	16,486	860	32,472	
Chiffons et drilles.	4,448	42,796	475	3,568	20,687	
Chaux	479,979	638	20	74	480,711	
Ciment.	5,735	3,065	20	3,002	44,822	
Combustibles { 40 tonnes. . . .	1,122,849	240,276	4,098	49	1,334,242	
	80 tonnes	734,439	202,566	245	60	937,280
	100 tonnes et plus	573,152	48,433	25	»	594,312
Coton brut et déchets de coton .	3,687	3,474	3,962	4,543	42,666	
Cuir et peaux	4,434	5,845	4,439	4,408	42,496	
Déchets de carrière et gravier. (Matériaux pour la construc- tion et la réparation des routes)	66,986	3,329	463	4,819	75,297	
Engrais	32,774	43,754	643	47,097	94,235	
Faïences et poteries	693	4,484	32	2,033	3,944	
Fil de coton, de jute et de lin. .	4,200	2,343	58	955	4,526	
A report.r. . . .	2,754,769	642,326	28,774	37,738	3,460,607	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
De et vers la France (suite).						
Report	2,751,769	642,326	28,774	37,738	3,460,607	
Fontes et mitrailles	27,946	74,517	9,495	5,298	117,286	
Fruits et légumes frais.	»	4,697	52	207	4,956	
Glaces avec ou sans tain	1,388	296	22	3,298	5,001	
Graines et semences.	787	398	238	327	1,750	
Laine brute et déchets de laine.	4,646	24,409	15,141	2,808	47,004	
Légumes secs.	966	72	4,498	5	6,511	
Lin, chanvre et étoupes	3,294	26,129	29,265	667	59,355	
Machines et mécaniques	2,240	1,057	1,304	2,943	7,514	
Minerais	1,862	316,433	54,315	307	372,917	
Paille et fourrage	3,691	12,380	25	38	16,131	
Papiers et pâtes à papier.	711	684	2,155	1,108	4,658	
Pierres {	de construction, moellons, etc.	400,293	12,035	75	4,502	413,905
	Marbres.	11,972	2,168	5,885	609	20,634
	Pavés.	11,366	66	»	51	11,483
	calcaire, dolomie, castine, etc.	3,854	1,372	»	»	5,226
Pommes de terre	28,429	10,170	75	600	39,274	
Produits métallurgiques	35,101	72,816	2,957	82,360	193,234	
Pulpes et drèches	54,297	1,903	26	8	56,234	
Scories de forges et de laminoirs.	18,523	33,273	1,826	16,968	70,590	
Sels et soude	91	17,166	10	27,104	44,371	
Sucre	252	242	12	265	771	
Terres {	en général.	97,036	4,863	4,162	67	106,128
	réfractaires	31,121	4,597	»	22	35,740
Tourteaux	11,267	5,288	171	29	16,755	
Verreries et gobeletteries.	2,679	3,232	»	5,342	11,253	
Vins.	6	3,936	66	10,099	14,107	
Plomb, zinc et crasses de zinc. .	13,114	4,132	19	845	18,110	
Ensemble des transports de et vers la France	3,548,701	1,280,687	160,568	200,612	5,190,568	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL.		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers la Suisse.					
Acide pyroligneux (vinaigre de bois)	546	"	"	"	546
Acide sulfurique, nitrique . . .	5	"	"	"	5
Amidon	275	"	"	"	275
Ardoises brutes pour toitures. .	257	"	"	"	257
Argile brute	"	"	"	"	"
Asphalte	40	420	"	"	430
Avoine	"	"	"	"	"
Bières en fûts.	"	"	"	"	"
Bois en grume bûches, et rondins.	"	"	"	"	"
— sciés	48	235	95	"	378
— (objets en bois)	"	23	"	"	23
Briquesréfractaires	55	"	202	"	257
Cacao	"	94	43	"	137
Café.	"	"	74	"	74
Céréales	"	"	175	"	175
Chicorée { en racines ou en cos- settes	370	"	"	"	370
{ fabriquée	"	"	"	"	"
Chiffons	44	49	"	"	63
Chlorure de chaux.	"	"	"	124	124
Ciment.	"	"	"	"	"
Combustibles { par 10 tonnes. .	703	"	21	"	726
{ — 50 —	46,532	"	"	"	46,532
{ — 100 —	33,019	"	"	"	33,019
Coton brut et déchets de coton .	"	37	526	50	613
Cuir { verts et salés, ainsi et que séchés	"	158	5	240	373
peaux { tannés	75	"	92	"	167
Dé gras.	"	"	"	"	"
Engrais. { Phosphates minéraux et superphosphates.	2,773	33	"	"	2,806
{ Autres engrais. . .	72	"	197	"	269
Farines alimentaires.	40	"	"	"	40
Fers { Fers et aciers laminés, etc. (sauf les tuyaux en fontes fer et les poutrelles) .	241	"	1,470	"	1,711
et { Tuyaux en fer	"	"	33	"	33
aciers. { Fonte brute, mitraille	50	"	443	"	493
{ Machines agricoles . .	"	"	"	"	"
A reporter. . .	55,087	719	3,076	384	59,266

NATURE DES MARCHANDISES.		TRAFFIC LOCAL.		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.
		au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers la Suisse (suite).						
Report		55,087	719	3,076	384	59,266
Fers	Autres machines et pièces de machines . . .	33	89	521	735	1,378
fontes et	Fuel économiseurs, radiateurs	"	"	"	"	"
aciers.	Fers et aciers ouvrés (autres)	313	45	1,430	141	1,929
Fibres brutes.		"	"	88	"	88
Fils	de coton, de laine	6	"	7	"	13
	de lin, de chanvre, de jute, de twist et d'étoupes . . .	79	"	15	"	94
Fromages		"	"	"	302	302
Fruits frais		"	13	"	"	13
Graines fourragères		"	"	98	"	98
Graisses	Cambouis saindoux.	"	"	98	"	98
	Suif et autres graisses.	"	"	20	"	20
Groupages		534	1,318	4,613	161	6,626
Huiles	végétales	189	"	"	"	189
	de goudron de houille . . .	13	"	13	"	26
	minérales lourdes	16	"	35	"	51
	— à graisser	10	"	531	"	541
Laines	brutes, lavées et déchets de laine	12	34	370	"	416
	Laine peignée.	27	"	"	"	27
Lait condensé, lait conservé, farine lactée		"	"	"	196	196
Lard, jambons		"	"	"	"	"
Lins, filasses de lin, étoupes chanvre, filasses de chanvre et fils de caret de chanvre		13	"	"	"	13
Marbres	en blocs.	88	11	"	"	99
	en tranches.	73	"	"	"	73
Mélasses préparées pour l'alimentation du bétail		"	"	189	"	189
Minerais de fer et de manganèse.		"	"	"	"	"
Minerais de zinc et de plomb 40 t.		"	"	"	"	"
Oeufs		5	"	"	625	630
Oignons comestibles.		"	"	"	"	"
Pâte de bois et cellulose de bois, pâte de paille et cellulose de paille		"	"	"	"	"
Pierres	brutes ou de construction.	48	10	"	12	70
	ouvrées et pierres taillées de toute espèce	10	"	"	"	10
	meulières et meules à aiguiser ou à émoudre	"	15	5	"	20
A reporter.		56,517	2,253	11,109	2,556	72,435

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers la Suisse (suite).					
Report.	56,547	2,253	44,409	2,556	72,465
Pommes de terre	"	208	"	"	208
Poterie { Poterie fine en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence	67	"	40	"	77
et faïence. { Poterie ordinaire en terre cuite ou en grès artificiel	672	"	55	38	765
Riz	"	"	"	"	"
Térébenthine.	"	"	"	"	"
Sol de glauber (sulfate de soude) .	"	"	"	"	"
Soude brute, calcinée caustique et cristallisée (excepté le bi- carbonate de soude)	40	"	"	"	40
Stéarine	35	"	40	"	45
Sucre brut, sucre de betteraves et de canne.	98	"	44	"	109
Tabacs.	"	"	46	8	54
Tanins. { Eau de tan.	"	"	"	"	"
{ Tanins divers	"	"	"	"	"
Teinture : alizarine, cachou, gambier	"	"	232	"	232
Terres à couleurs	"	"	40	"	40
Terres à porcelaine (kaolin, china- clay).	65	"	4,271	"	4,336
Terres ordinaires et terres réfrac- taires.	45	"	40	"	55
Sable	30	"	"	"	30
Tissus	34	"	4,436	4,342	2,809
Verres à vitres	2,316	"	42	"	2,328
Vins.	"	"	"	"	"
Zinc.	94	"	"	"	94
Ensemble des transports de et vers la Suisse.	60,040	2,461	44,242	3,944	80,657

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
De et vers l'Italie.						
Ail et oignons	»	64	»	»	64	
Briques réfractaires	352	»	»	»	352	
Chicorée en cossettes ou en ra- cines.	1,660	»	»	»	1,660	
Combustibles.	240	»	»	»	240	
Comestibles { beurre, fromages } { fruits secs, œufs, } { poissons, etc. }	»	7,288	63	9,438	16,489	
Denrées alimentaires non spécia- lement dénommées	»	»	»	993	993	
Fers, aciers et fontes {	laminés	1,190	»	50	1,251	
	ouvrés.	1,496	805	474	2,775	
	Fontes brutes et mitrailles .	25	»	20	45	
	Machines agricoles.	15	»	743	758	
	Machines autres et pièces de machines	600	5	8,028	120	8,753
Fils {	de chanvre, d'étoupe, de jute et de lin	3,176	»	524	1,203	4,903
	de coton et de laine	»	»	»	»	»
	divers	»	»	»	»	»
Huile végétale comestible . . .	»	»	»	»	»	
Laines {	brutes, lavées et déchets de laine	785	221	395	39	1,460
	peignées.	988	»	150	»	1,138
Mat. textiles. {	Chanvre brut ou teillé. . . }	»	295	»	10	305
	Lin brut ou teillé. . . . }	33	20	43	10	106
	Étoupe et autres textiles. }	23	294	»	»	317
Marbres {	en blocs	30	45	»	8	83
	en tranches.	»	410	»	»	410
Pommes de terre	»	3,666	»	»	3,666	
Poterie et faïence	6	»	»	»	6	
Terres à couleurs	388	»	»	»	388	
Tissus	»	»	»	»	»	
Tresses de paille	»	»	»	607	607	
Verres à vitre.	2,224	»	»	41	2,235	
Vins	»	47	»	11	28	
Ensemble des transports de et vers l'Italie.	43,231	43,130	40,490	42,181	49,032	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL.		
	au départ des stations de l'Etat	à l'arrivée aux stations de l'Etat.	Totaux.
De et vers les Pays-Bas.			
Acides, chlorhydrique (muriatique), sulfurique, nitrique, etc.	46,202	487	16,389
Asphalte, { Bitumé	471	487	358
bitume, { Asphalte	46	464	477
résines. { Goudron min.	4,447	860	2,007
Amidon et féculs	921	2,270	3,491
Ardoises { en tranches scellées.	5	"	5
{ pour toitures	887	"	887
Betteraves.	"	3,455	3,455
Pulpes	446	41,798	44,944
Beurre naturel, artificiel et beurre de margarine.	{ 1 ^{re} s ^{on} . . . sp. VIII. . .	{ " . . . " . . .	{ " . . . " . . .
Bière en fûts.	6	296	302
Blende, { 3 ^e s ^{on} , sp. II, XVII et XVIII	40,727	406	44,433
minerais { de zinc. { par 50 T., sp. XXI	444	494	605
Bois { de construction, de charbon, en grume, etc, 1 ^{re} s ^{on} , sp. XVIII.	2,285	7,229	9,514
{ de chauffage, de bouillères et mines, perches, etc., 3 ^e s ^{on} , sp. II	4,304	52,956	54,257
Bouteilles vides	20	2,674	2,694
Briques à bâtir et réfractaires	4,587	4,064	8,648
Café	92	524	616
Cercles en bois.	32	4,035	4,067
Céréales, farine, son et riz { 3 ^e s ^{on} , sp. XV et XVI . .	37,609	7,146	44,755
{ Exc. prov. A	"	"	"
Chicorée en racines.	225	40	235
Chiffons et drilles	260	3,572	3,832
Ciment, { Calcaires broyés, pierres à chaux, 3 ^e s ^{on} , sp. II	"	"	"
chaux, { Ciment, plâtre et chaux, 3 ^e s ^{on} , sp. II. . .	84,089	624	84,710
plâtre, { — — — par 50 T., sp. XXIV. . .	26,424	50	26,474
calcaires. { — — — par 50 T., sp. XXVI. . .	742	"	742
Clous, boulons, pointes, rivets { 3 ^e s ^{on}	25	"	25
{ sp. IV et XVIII	4,410	694	4,804
Colis vides	"	38	38
Combustibles minéraux { 3 ^e section, sp. II	76,843	29,835	106,648
{ par 50 T. sp. XIX, XXVIII	255,530	41,772	267,302
{ par 100 T. sp. XXV.	"	"	"
A reporter.	521,420	142,031	663,451

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL			
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	TOTAUX.	
De et vers les Pays-Bas (suite).				
Report.	521,420	442,031	663,451	
Coton brut } 3 ^e s ^{on}	3,251	4,482	4,733	
et déchets } de coton } sp. XXII	102	"	102	
Cuir et peaux.	2,239	2,370	4,609	
Déchets } 3 ^e s ^{on} , sp. II.	2,419	92	2,511	
de carrières } et gravier. } par 50 T., sp. XXIV	17,583	"	17,583	
Eaux ammoniacales	"	1,409	1,409	
Engrais {	non dénommés	4,176	810	4,986
	dénommés	46,419	2,960	49,379
	Scories en poudre ou en morceaux, par 50 T.	4,786	51	4,837
Faïence et poterie	2,573	41,178	43,751	
Fils d'étoupe, de jute, etc.	2,170	"	2,170	
Fontes, } mitrailles et } scories. }	Fonte ouvree.	4,762	293	2,055
	— brute, mitrailles, scories	9,151	39,268	48,419
Fromages } secs }	2 ^e s ^{on}	7	749	720
	sp. XII	"	5,257	5,257
Fruits frais : Pommes, poires, prunes	4,946	831	5,777	
Glaces, 1 ^{re} section	4,536	"	4,536	
Graines et semences	406	4,446	4,852	
Graisses, suif, } oléine, etc. }	Graisses, suif, etc., 2 ^e s ^{on}	670	98	768
	Oléine, stéarine, 3 ^e s ^{on}	90	166	256
	sp. X	314	438	452
Harengs }	2 ^e s ^{on}	139	315	454
	sp. XII	37	4,590	4,627
	sp. XIV	"	75	75
Huiles miné- } rales et végétales. }	Huile lourde, 2 ^e s ^{on}	"	5	5
	Pétrole raffiné, huiles maigres, etc., 3 ^e s ^{on}	4,416	2,622	6,738
	— brut et résidus d'huile, sp. XIII, XX	"	"	"
	Mazout par 50 T., sp. XXVII.	"	"	"
Laine brute et déchets de laine	980	323	4,273	
Légumes secs	485	820	4,005	
Lin }	teillé	25	91	416
	en tiges.	28	7,218	7,246
Paille.	3,431	995	4,126	
Papier et pâte à papier	3,233	5,922	9,155	
A reporter.	604,864	230,275	835,139	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	Totaux.
<i>De et vers les Pays-Bas (suite).</i>			
Report.	604,864	230,275	835,139
Pavés et moellons { 3 ^e son, sp. II	43,339	47	43,386
{ par 50 T., sp. XXIV.	8,245	"	8,245
Pierres { Pierres taillées, gradinées, sciées sur plusieurs faces, marbres en tranches	34,642	206	34,848
et marbres. { Pierres brutes, bouchardées, sciées sur une face, marbres en blocs.	6,367	453	6,820
{ Marbres en blocs par 50 T.	8,468	51	8,519
Poissons salés non dénommés	5	40	45
Potasse et sel de potasse.	7	"	7
Pommes de terre.	4,517	22,696	24,213
Produits sidérurgiques. { Acier ouvré, 2 ^e son.	45	"	45
{ Chaudronnerie, ferronnerie, objets en fer ou- vrés, feuillards, tubes, machines, etc.	42,234	3,274	45,502
{ Charpenterie, pièces de ponts, tôles fines, etc.	3,684	4,488	4,872
{ Acier laminé, fers battus et laminés cornières	44,432	2,233	43,365
{ Poutres, rails et accessoires, tôles fortes, etc.			
Roseaux { Rotins, sparto, 3 ^e son.	49	4,702	4,754
et rotins. { Roseaux, 3 ^e son, sp. IV.	"	205	205
Soude et sel de soude.	5,970	20	5,990
Sucre { brut	284	"	284
{ cristallisé non raffiné.	2,384	28	2,412
Tabac en feuilles.	236	581	817
Tanins { Myrobolans valonnées, etc.	4,024	40	4,064
{ Écorces à tan.	4,877	25	4,902
Terres { non dénommées, terres ferrugineuses.	491	77	568
{ argile, kaolin, etc.	45,920	445	46,365
{ à poterie	"	5	5
{ plastiques et réfractaires	4,605	303	4,908
Tourbe { combustible	"	45	45
{ Litière de tourbe	"	35,600	35,600
Tourteaux.	4,736	2,154	6,890
Verres à vitres.	48,174	50	48,224
Vins	86	355	441
Zinc et plomb	44,437	4,549	48,986
Ensemble des transports de et vers les Pays-Bas	804,429	803,251	1,607,680

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TOTAUX. (Tonnes.)
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Angleterre.			
Laine.	"	258	258
Divers	"	1,278	1,278
Ensemble des transports de et vers l'Angleterre. . .	"	1,536	1,536
De et vers la Russie.			
Cuir et peaux.	"	"	"
Fers, fontes { laminés	518	725	1,243
et aciers { Machines agricoles	"	"	"
{ Pièces de machines	5	"	"
Houblon.	"	"	"
Laines { brutes, lavées et déchets de laine	"	"	"
{ peignées.	13	"	13
Lin et chanvre.	"	237	237
Voitures de tramways	"	"	"
Ensemble des transports de et vers la Russie	531	962	1,493

N° XXXIV. — *Mouvement des transports de marchandises en transit par la Belgique. — Année 1906.*

Détail par pays de provenance et de destination.

DÉSIGNATION.	CHARGES incomplètes.	GROSSES MARCHANDISES.											CHEVAUX et BESTIAUX. (Nombre d'expéditions.)	
		CLASSES GÉNÉRALES.							TARIFS spéciaux.	TARIFS exceptionnels.	COMBUSTIBLES.	TOTAUX. (Tonnes.)		
		A ¹ .	A ² .	B.	1.	2.	3.	4.						
Allemagne et au delà vers														
Angleterre	"	22	7	3,089	"	5	"	"	"	5,575	"	7,096	"	
France	"	2,608	6,677	1,631	1,031	244	"	"	51,719	24,389	"	88,200	"	
Pays-Bas.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Gr ^d -Duché de Luxembourg (P.H.)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Angleterre vers Allemagne et au delà	"	"	"	"	"	"	"	"	25	2 262	"	2 285	"	
France vers														
Allemagne et au delà	"	5,582	3,617	4,616	"	"	"	"	15,381	4,198	"	29,094	"	
Pays-Bas	"	"	"	"	"	1,597	12,579	2,619	6,009	5,059	"	27,665	"	
Grand-Duché de Luxembourg vers														
Pays-Bas	"	"	"	"	"	1,558	605	50	1,664	5 922	"	9,667	"	
France	"	"	"	"	"	"	"	"	"	26,294	"	26,294	"	
Pays-Bas vers														
France.	"	"	"	"	2,818	2,051	11,227	5,184	8,568	15,476	"	43,097	"	
Suisse	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Italie vers Angleterre	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7,091	"	7,091	"	
Suisse vers Pays-Bas	"	"	"	"	"	"	"	"	629	258	"	885	"	
Totaux généraux du transit de et vers pays étrangers, pour la Belgique avec emprunt des lignes de l'État	"	6,010	10,501	9,959	3,849	5,053	21,499	7,825	81,693	94 200	"	243,582	"	

N° XXXV. — *Mouvement des transports de marchandises en transit par
les lignes de l'État. — Année 1906.*

Détail par réseaux de provenance et de destination.

N° XXXV. — *Mouvement des transports de marchandises*
Détail par réseaux de prove

DÉSIGNATION.	TARIF N° 5		
	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.
Transports échangés entre compagnies belges (tous services réunis et dans les deux sens).	2,070	7,005	18,540
	Classes générales.	Tarifs spéciaux.	Tarifs exceptionnels.
Lignes concédées belges (tous services réunis), vers			
Allemagne	4,175	58,501	21,784
Autriche-Hongrie	"	625	1,200
France	158,535	500	50,865
Italie	"	"	4,785
Pays-Bas	16,142	126,966	"
Grand-Duché de Luxembourg	401	79,400	3,571
Russie	18	158	458
Suisse	5	895	1,494
Totaux	159,292	266,625	65,951
Allemagne	3,555	74,586	79,925
Autriche-Hongrie	"	121	470
France	58,644	562,858	25,027
Italie	"	5	1,795
Pays-Bas	17,071	42,659	5,520
Grand-Duché de Luxembourg	"	52,187	785,622
Russie	6	6	50
Suisse	"	115	108
Totaux	76,034	512,815	894,515
Totaux généraux du transit entre lignes concédées belges et lignes étrangères (dans les deux sens)	255,546	779,458	958,446

en transit par les lignes de l'État. — Année 1906.

nance et de destination.

GROSSES MARCHANDISES.			
4 ^e classe.	Tarifs spéciaux.	Tarifs exceptionnels et conventionnels.	TOTAL. (Tonnes.)
58,454	55,065	57,469	157,261
Combustibles.	TOTAUX.	Chevaux et bestiaux.	Moutons. (Nombre.)
1,007	85,265	2,286	"
"	1,825	"	"
110,593	280,511	29	"
800	5,585	"	"
"	145,108	"	"
41,054	124,226	45	"
"	592	"	"
9,060	11,454	"	"
162,516	632,562	2,360	"
629,027	786,871	140	477
"	591	"	"
670	444,179	24	"
"	1,798	"	"
484	65,754	5,248	"
"	815,309	"	"
"	62	"	"
"	521	"	"
650,181	2,015,565	5,412	477
792,697	2,768,927	5,772	477

N° XXXVI. — *Mouvement général des transports
et État vers État et en services mixtes et internationaux,*

DÉSIGNATION.	SERVICES INTERIEUR et État vers État. (Nombre.)	SERVICES MIXTES RÉUNIS			ALLEMAGNE et au delà				
		au départ des stations de l'État. (Nombre.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.)	TOTAUX. (Nombre.)	au départ des stations de l'État. (Nombre.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.)	Totaux. (Nombre.)		
Chevaux, poulains, poneys, ânes et mulets.	Grande vitesse (têtes).	2.012	279	709	988	"	"	"	
	Petite vitesse —	40,046	2.346	1,477	3,825	19,950	5 045	22.995	
	Totaux (têtes).	42,058	2,625	2,186	4.811	19.950	5.045	22,995	
Bestiaux, etc.	1 ^{re} catégorie.	Gros bétail (expéd.)	6.087	519	477	796	1	"	1
		Petit — —	5,245	510	261	571	705	11.805	12.506
	2 ^e catégorie.	Gros — —	6,688	555	679	1,052	"	"	"
		Petit — —	5,951	445	528	771	"	"	"
	3 ^e catégorie.	Gros — —	12,862	458	1,516	1,864	"	"	"
		Petit — —	9,050	195	768	961	"	"	"
	3 ^e catégorie avec majoration.	Gros bétail . . .	15,691	295	820	1.115	"	"	"
		Petit — —	4,772	125	467	592	"	"	"
	Totaux (expéd.).	61,346	2,498	5,146	7,642	704	11,805	12.507	

*de chevaux et de bestiaux, etc., effectués en services intérieur
au départ et à l'arrivée. (Tarifs directs.) — Année 1906.*

FRANCE			PAYS-BAS			ENSEMBLE. (Nombre.)	TOTAUX généraux (Nombre.)
au départ des stations de l'État. (Nombre.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.)	Totaux. (Nombre.)	au départ des stations de l'État. (Nombre.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.)	Totaux. (Nombre.)		
"	"	"	42	255	277	277	5,277
251	556	787	888	1,642	2,550	26,512	70,181
251	556	787	950	1,877	2,807	26,580	75,458
"	659	659	11	59	70	750	7,615
"	454	454	"	8	8	12,068	18,784
"	"	"	10	167	177	177	7,897
"	"	"	"	4	4	4	6,726
"	"	"	42	858	880	880	15,546
"	"	"	"	254	254	254	10,245
"	"	"	"	1,160	1,160	1,160	15,986
"	"	"	"	455	455	455	5,797
"	1,115	1,115	63	2,905	2,908	16,586	88,574

(176)

NATURE DES MARCHANDISES.	Services intérieur et mixtes réunis.			SERVICES INTERNATIONAUX.																						Services intérieurs, mixtes et internationaux.	TOTAUX GÉNÉRAUX. Services intérieurs, mixtes et internationaux.				
	Services Intérieur et État vers État.	Services mixtes.	Totaux des services Intérieur et mixtes (3).	Allemagne			Alsace-Lorraine et Grand-Duché de Luxembourg.			Autriche-Hongrie			France.			Suisse			Italie.			Pays-Bas	Angleterre.	Russie.	Totaux des services internationaux.						
				Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis (3).	Trafic local (3).	Trafic local (3).	Trafic local (3).	Trafics locaux.			Trafics maritimes.	Trafics locaux et maritimes réunis (3).	Trafics locaux. Départ et arrivée réunis (3).	Trafics locaux et maritimes (Départ et arrivée) réunis (3).
Acide chlorhydrique (muriatique et sulfurique et autres produits chimiques).	Départ (1).	12,453	»	34,678	33	34,711	422	20	442	»	»	»	3,697	179	3,876	551	»	551	»	»	»	16,209	»	»	55,557	232	55,789	»	»		
	Arrivée (2).	9,610	»	864	5,273	6,137	20	»	20	»	»	»	4,220	225	4,445	»	124	124	»	»	»	187	»	»	2,291	5,622	7,913	»	»		
	Totaux	163,460	22,063	187,523 (0.654)	35,542	5,306	40,848 (1.374)	442	20	462 (0.044)	»	»	»	4,917	404	5,321 (0.102)	551	124	675 (0.837)	»	»	»	16,396 (1.481)	»	»	57,818	5,854	63,702 (0.477)	245,371 (0.624)	251,225 (0.598)	
Bières et autres boissons	Départ (1).	881	»	5	459	464	6	30	36	»	570	570	6	66	72	»	»	»	»	»	»	92	»	»	409	825	934	»	»		
	Arrivée (2).	1,512	»	45,305	2,304	17,609	805	45	850	395	2,459	2,854	3,936	10,099	14,035	»	»	»	17	11	28	651	»	»	21,409	44,918	36,027	»	»		
	Totaux	39,747	2,393	42,140 (0.147)	15,310	2,463	17,773 (0.598)	811	75	886 (0.022)	395	3,029	3,424 (13.846)	3,042	10,465	14,107 (0.272)	»	»	»	17	11	28 (0.057)	743 (0.067)	»	»	21,218	15,743	36,961 (0.277)	63,358 (0.160)	79,101 (0.188)	
Bois de construction	Départ (1).	36,970	»	10	796	806	»	17	17	»	»	»	798	366	1,164	»	»	»	»	»	»	2,285	»	»	3,093	4,179	4,272	»	»		
	Arrivée (2).	13,930	»	257	24	281	15	»	15	»	»	»	44,427	229	44,656	»	»	»	»	»	»	7,229	»	»	51,928	253	52,181	»	»		
	Totaux	111,220	50,900	162,120 (1.612)	267	820	1,087 (0.036)	15	17	32 (0.001)	»	»	»	45,225	595	45,820 (0.883)	»	»	»	»	»	»	9,514 (0.359)	»	»	53,021	1,432	56,453 (0.123)	517,141 (1.310)	518,573 (1.235)	
Bois divers	Départ (1).	72,767	»	5,804	8,234	14,038	2,512	2,342	4,854	»	25	25	1,669	48	1,717	»	327	375	»	»	»	4,283	»	»	44,316	10,976	25,292	»	»		
	Arrivée (2).	71,381	»	15,686	4,116	16,802	4,310	882	5,192	129	29	158	67,373	1,584	68,957	»	258	»	258	»	»	55,933	»	»	143,689	3,611	147,300	»	»		
	Totaux	725,739	144,148	869,887 (3.035)	21,490	9,350	30,840 (1.037)	6,822	3,224	10,046 (0.255)	129	54	183 (0.740)	69,042	1,632	70,674 (1.361)	306	327	633 (0.785)	»	»	»	60,216 (5.438)	»	»	158,005	14,587	172,592 (1.293)	1,027,892 (2.603)	1,042,479 (2.482)	
Briques	Départ (1).	23,488	»	4,827	334	2,161	145	6,176	6,321	»	»	»	10,045	4,426	14,471	»	202	237	»	»	352	»	»	17,011	10,838	27,849	»	»			
	Arrivée (2).	39,887	»	14,414	7,205	21,619	»	»	»	20	»	20	4,003	289	4,292	»	»	»	»	»	»	4,061	»	»	22,498	7,494	29,992	»	»		
	Totaux	293,123	63,075	356,198 (1.243)	16,244	7,539	23,780 (0.800)	145	6,176	6,321 (0.161)	20	»	20 (0.081)	14,048	4,445	18,463 (0.356)	55	202	237 (0.319)	352	»	352 (0.718)	8,648 (0.782)	»	»	39,509	18,332	57,841 (0.433)	395,707 (1.002)	414,039 (0.986)	
Chaux, plâtre et ciment.	Départ (1).	82,769	»	18,274	90	18,364	209,654	30	209,684	»	»	»	185,714	40	185,754	»	»	»	»	»	»	111,222	»	»	524,864	160	525,024	»	»		
	Arrivée (2).	130,286	»	4,998	4,184	6,182	2,053	20	2,073	»	»	»	3,703	3,076	6,779	»	»	»	»	»	»	671	»	»	11,425	4,280	15,705	»	»		
	Totaux	1,131,957	213,055	1,345,012 (4.693)	23,272	1,274	24,546 (0.823)	211,707	50	211,757 (5.406)	»	»	»	189,417	3,116	192,533 (3.709)	»	»	»	»	»	»	111,893 (10.104)	»	»	536,289	4,440	540,729 (4.052)	1,881,301 (4.764)	1,885,741 (4.490)	
Chlorée.	Départ (1).	300	»	5,760	»	5,760	2,513	»	2,513	460	»	460	»	»	»	370	»	370	1,660	»	1,660	225	»	»	10,988	»	10,988	»	»		
	Arrivée (2).	5,098	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	40	»	»	40	»	40	»	»		
	Totaux	12,896	5,398	18,294 (0.064)	5,760	»	5,760 (0.194)	2,513	»	2,513 (0.063)	460	»	460 (1.860)	»	»	»	370	»	370 (0.459)	1,660	»	1,660 (3.386)	235 (0.021)	»	»	10,998	»	10,998 (0.082)	29,292 (0.074)	29,292 (0.070)	
Chiffons et pâtes à papier	Départ (1).	8,110	»	8,042	1,310	9,352	462	103	265	»	»	»	4,448	475	4,923	44	»	44	»	»	»	260	»	»	12,656	1,588	14,244	»	»		
	Arrivée (2).	21,923	»	4,921	3,310	8,234	125	1,118	1,243	»	»	»	12,796	3,568	16,364	19	»	19	»	»	»	3,572	»	»	21,436	7,996	29,432	»	»		
	Totaux	90,735	30,033	120,768 (0.421)	12,966	4,620	17,586 (0.592)	287	1,221	1,508 (0.037)	»	»	»	16,944	3,743	20,687 (0.399)	63	»	63 (0.078)	»	»	»	3,832 (0.346)	»	»	34,092	9,584	43,676 (0.328)	154,860 (0.392)	161,444 (0.391)	
Combustibles	Départ (1).	1,030,576	»	102,346	5,438	107,784	842,197	5,949	848,146	175	»	175	2,430,410	1,338	2,431,748	50,256	21	50,277	240	»	240	332,343	»	»	3,757,967	12,746	3,770,713	»	»		
	Arrivée (2).	740,229	»	1,036,768	443,066	1,479,831	323	»	323	»	»	»	430,977	409	431,086	»	»	»	»	»	»	11,607	»	»	4,509,675	413,175	4,952,850	»	»		
	Totaux	9,712,900	1,770,805	11,483,705 (40.070)	1,139,414	448,504	1,587,618 (53.406)	842,320	5,949	848,469 (21.664)	175	»	175 (0.708)	2,861,387	1,447	2,862,834 (55.155)	50,256	21	50,277 (62.334)	240	»	240 (0.490)	373,950 (33.768)	»	»	5,267,642	455,921	5,723,563 (42.894)	16,751,347 (42.418)	17,207,268 (40.966)	
A reporter	Départ (1).	12,583,777	1,268,014	14,885,647	176,746	16,294	193,140	1,057,611	14,667	1,072,278	635	595	1,230	2,636,487	6,338	2,642,825	51,324	550	51,874	2,252	»	2,252	474,506	»	»	4,396,561	38,514	4,435,103	21,066,269	21,592,462	
	Arrivée (2).	1,033,856	»	1,033,856	463,482	1,556,698	7,651	2,065	9,716	544	2,488	3,032	568,435	19,179	587,644	277	124	401	17	11	28	113,921	»	»	1,781,061	487,319	2,271,410	»	»		

(1) Au départ des stations de l'État. — (2) A l'arrivée aux stations de l'État. — (3) Les chiffres entre parenthèses indiquent la proportion des tonnages partiels par rapport au mouvement global de la colonne.

NATURE DES MARCHANDISES.		Services intérieur et mixtes réunis.			SERVICES INTERNATIONAUX.																						Services intérieurs, mixtes et internationaux.		TOTAUX GÉNÉRAUX.				
		Services intérieur et État vers l'étr.	Services mixtes.	Totaux des services intérieur et mixtes (3).	Allemagne.			Alsace-Lorraine et Grand-Duché de Luxembourg.			Autriche-Hongrie.			France.			Suisse.			Italie.			Pays-Bas.	Angleterre.	Russie.	Totaux des services internationaux.			Services intérieurs, mixtes et internationaux. — Traffics locaux. Départ et arrivée réunis (3).	TOTAUX GÉNÉRAUX. — Services intérieurs, mixtes et internationaux. — Traffics locaux et maritimes (Départ et arrivée) réunis (3).			
					Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritime réunis (3).				Trafic local (3).	Trafic local (3).	Trafic local (3).			Traffics locaux.	Traffics maritimes.	Traffics locaux et maritimes réunis (3).
Report.	Départ (1) . Arrivée (2) .	12,583,777 1,033,856	1,268,014 1,033,856	14,883,647	176,716 1,093,216	16,394 465,182	193,110 1,556,698	1,057,611 7,654	14,667 2,065	1,072,278 9,716	635 544	595 2,488	1,230 3,032	2,636,487 568,433	6,338 19,179	2,642,825 587,614	51,324 277	550 124	51,874 401	2,252 17	" 11	2,252 28	471,506 113,921	" "	" "	4,396,561 1,781,061	38,544 187,319	4,435,105 2,271,410	21,066,269	21,592,162			
Cuir et peaux.	Départ (1) . Arrivée (2) .	" "	594 1,557	" "	848 2,864	8,668 464	9,516 3,315	431 354	605 595	1,036 946	11 5	43 15	54 20	4,434 5,815	4,439 1,408	5,578 6,923	75 458	94 210	472 368	" "	" "	" "	2,239 2,370	" "	" "	8,038 11,560	10,552 2,382	18,590 13,912	" "	" "			
	Totaux . . .	18,588	2,451	20,739 (0.072)	3,709	9,122	12,831 (0.432)	782	1,200	1,982 (0.050)	16	58	74 (0.299)	10,249	2,247	12,496 (0.241)	233	307	540 (0.670)	"	"	"	4,609 (0.416)	"	"	19,398	12,934	32,332 (0.244)	40,337 (0.102)	53,271 (0.126)			
Engrais divers.	Départ (1) . Arrivée (2) .	" "	112,474 180,634	" "	30,916 15,648	13,624 7,083	44,540 22,733	7,419 14,626	4,931 98,875	12,350 140,304	" 60	" "	" 60	87,071 45,634	639 17,405	87,710 62,759	2,845 33	497 "	3,042 33	" "	" "	" "	22,527 17,028	" "	" "	150,778 90,049	19,391 122,065	170,169 213,115	" "	" "			
	Totaux . . .	1,213,231	298,108	1,511,342 (5.273)	46,564	20,709	67,273 (2.263)	19,045	103,806	122,851 (3.136)	60	"	60 (0.243)	132,725	17,744	150,469 (2.399)	2,378	197	3,075 (3.812)	"	"	"	39,555 (3.573)	"	"	240,827	142,456	383,283 (2.872)	1,752,169 (4.437)	1,894,625 (4.511)			
Huiles diverses.	Départ (1) . Arrivée (2) .	" "	12,058 1,839	" "	1,460 4,138	12,880 307	14,340 1,415	637 14	8,882 10	9,539 24	13 261	1,735 401	1,748 662	" "	" "	" "	263 "	589 "	852 "	" "	" "	" "	5,190 3,029	" "	" "	7,383 7,112	21,086 718	31,669 8,160	" "	" "			
	Totaux . . .	123,238	13,897	137,135 (0.479)	5,598	13,187	18,785 (0.632)	671	8,892	9,563 (0.243)	274	2,136	2,410 (9.716)	"	"	"	263	589	852 (1.056)	"	"	"	8,219 (0.742)	"	"	15,025	24,804	39,829 (0.299)	152,160 (0.385)	176,964 (0.421)			
Machines et mécaniques.	Départ (1) . Arrivée (2) .	" "	1,324 2,191	" "	2,193 13,500	4,658 13,605	6,854 27,165	601 4,577	3,288 4,176	3,889 5,553	" "	" "	" "	2,210 1,057	1,304 2,943	3,544 4,000	33 89	521 735	554 824	615 3	8,771 120	9,386 125	" "	" "	" "	3,682 16,028	18,542 21,579	24,224 37,607	" "	" "			
	Totaux . . .	22,010	3,515	25,525 (0.089)	15,693	18,263	33,956 (4.142)	1,978	7,464	9,442 (0.240)	"	"	"	3,297	4,247	7,544 (0.145)	122	1,256	1,378 (1.708)	620	8,891	9,511 (19.398)	"	"	"	21,710	10,421	61,831 (0.463)	47,235 (0.120)	87,356 (0.207)			
Matières bitumineuses.	Départ (1) . Arrivée (2) .	" "	8,747 10,034	" "	1,087 1,239	2,552 121	3,639 1,360	2,843 162	497 "	3,010 162	" "	" "	" "	1,967 3,156	43 104	2,010 3,257	40 120	" "	10 120	" "	" "	" "	1,334 1,208	" "	" "	7,241 5,885	2,792 222	10,033 6,107	" "	" "			
	Totaux . . .	185,812	18,781	204,623 (0.714)	2,326	2,673	1,999 (0.168)	3,005	497	3,202 (0.080)	"	"	"	5,123	144	5,267 (0.101)	130	"	130 (0.161)	"	"	"	2,512 (0.229)	"	"	13,126	3,011	16,140 (0.121)	217,749 (0.551)	220,763 (0.526)			
Marne et craie brute.	Départ (1) . Arrivée (2) .	" "	27,683 1,110	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "		
	Totaux . . .	148,650	28,793	177,443 (0.619)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	177,443 (0.449)	177,443 (0.423)			
Minerais.	Départ (1) . Arrivée (2) .	" "	519,490 8,583	" "	10,339 5,786	71,397 828	81,736 6,614	30 1,521,826	144,548 "	144,578 1,521,826	" "	" "	" "	1,862 316,433	54,315 307	56,177 316,740	" "	" "	" "	" "	" "	" "	10,838 900	" "	" "	23,069 1,814,945	270,260 1,135	293,329 1,846,089	" "	" "			
	Totaux . . .	383,833	558,473	942,306 (3.288)	16,125	72,225	88,350 (2.972)	1,521,856	144,548	1,666,404 (42.550)	"	"	"	318,295	54,622	372,917 (7.185)	"	"	"	"	"	"	11,738 (1.060)	"	"	1,868,014	271,395	2,139,409 (16.032)	2,810,320 (7.116)	3,081,715 (7.337)			
Papiers et cartons.	Départ (1) . Arrivée (2) .	" "	823 2,903	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	" "	711 684	2,455 1,408	2,866 1,792	" "	" "	" "	" "	" "	" "	3,233 5,922	" "	" "	3,944 6,606	2,455 1,607	6,099 8,213	" "	" "			
	Totaux . . .	43,237	3,726	46,963 (0.164)	"	"	"	"	"	"	"	499	499 (2.018)	1,395	3,263	4,658 (0.090)	"	"	"	"	"	"	9,155 (0.827)	"	"	10,350	3,762	14,312 (0.107)	57,513 (0.146)	61,275 (0.146)			
A reporter.	Départ (1) . Arrivée (2) .	14,722,409 1,248,407	1,981,207 1,248,407	17,951,723	223,589 1,136,398	130,178 185,882	353,762 1,662,270	1,069,592 1,543,007	177,118 105,724	1,216,710 1,648,728	659 870	2,373 3,403	3,032 4,273	2,734,772 914,234	65,933 11,854	2,800,705 983,085	54,550 677	1,954 1,069	56,504 1,716	2,867 22	8,771 131	11,638 153	516,867 114,378	" "	" "	4,602,896 3,766,576	386,322 638,057	4,989,218 4,404,633	26,321,195	27,345,574			

(1) Au départ des stations de l'Etat. — (2) A l'arrivée aux stations de l'Etat. — (3) Les chiffres entre parenthèses indiquent la proportion des tonnages partiels par rapport au mouvement global de la colonne.

(1) Au départ des stations de l'État. — (2) A l'arrivée aux stations de l'État. — (3) Les chiffres entre parenthèses indiquent la proportion des tonnages partiels par rapport au mouvement global de la colonne.

NATURE DES MARCHANDISES.				Services intérieur et mixtes réunis.			SERVICES INTERNATIONAUX.																				Services intérieurs mixtes et internationaux.		TOTAUX GÉNÉRAUX.					
				Services intérieurs et États.	Services mixtes.	Totaux des services intérieurs et mixtes (3).	Allemagne.			Alsace-Lorraine et Grand-Duché de Luxembourg.			Autriche-Hongrie.			France.			Suisse.			Italie.			Pays-Bas.	Angleterre.					Russie.	Totaux des services internationaux.		
							Trafic local.	Traffic maritime.	Traffics locaux et maritimes réunis (3).	Traffic local.	Traffic maritime.	Traffics locaux et maritimes réunis (3).	Traffic local.	Traffic maritime.	Traffics locaux et maritimes réunis (3).	Traffics locaux.	Traffic maritime.	Traffics locaux et maritimes réunis (3).	Traffic local.	Traffic maritime.	Traffics locaux et maritimes réunis (3).	Traffic local.	Traffic maritime.	Traffics locaux et maritimes réunis (3).								Traffic local (3).	Traffic local (3).	Traffic local (3).
Report	Départ (1)	22,451,163	2,721,069	27,416,116	369,058	205,885	575,843	1,157,967	251,311	1,409,278	2,910	3,411	6,051	3,892,431	407,778	9,499,006	56,823	5,608	62,481	5,614	9,378	11,992	719,517	80,823	518	3,738,488	383,098	6,318,536	37,818,310	10,175,992				
	Arrivée (2)	2,273,881	27,416,116	29,690,000	1,157,967	205,885	575,843	1,157,967	251,311	1,409,278	2,910	3,411	6,051	3,892,431	407,778	9,499,006	56,823	5,608	62,481	5,614	9,378	11,992	719,517	80,823	518	3,738,488	383,098	6,318,536	37,818,310	10,175,992				
Sucres et mélasses.	Départ (1)	13,821	13,821	13,821	45	45	45	51	88	139	10	10	10	252	42	264	98	200	298	298	298	298	298	298	298	298	298	298	298	298	298			
	Arrivée (2)	12,221	12,221	12,221	45	45	45	51	88	139	10	10	10	252	42	264	98	200	298	298	298	298	298	298	298	298	298	298	298	298	298			
	Totaux	219,825	25,042	274,867 (0.950)	37	45	48 (0.005)	51	88	139 (0.005)	10	10	10	494	277	771 (0.015)	98	200	298 (0.369)	298	298	298	298	298	298	298	298	298	298	298	298			
Tabac	Départ (1)	37	37	37	45	45	45	51	88	139	10	10	10	252	42	264	98	200	298	298	298	298	298	298	298	298	298	298	298	298	298			
	Arrivée (2)	37	37	37	45	45	45	51	88	139	10	10	10	252	42	264	98	200	298	298	298	298	298	298	298	298	298	298	298	298	298			
	Totaux	37	37	37	45	45	45	51	88	139	10	10	10	494	277	771 (0.015)	98	200	298 (0.369)	298	298	298	298	298	298	298	298	298	298	298	298			
Terres et terroirs	Départ (1)	38,379	38,379	38,379	4,228	6,308	10,731	491	1,882	1,573	110	1,201	1,401	138,137	4,168	183,319	110	1,201	1,401	388	388	388	388	388	388	388	388	388	388	388	388			
	Arrivée (2)	38,379	38,379	38,379	4,228	6,308	10,731	491	1,882	1,573	110	1,201	1,401	138,137	4,168	183,319	110	1,201	1,401	388	388	388	388	388	388	388	388	388	388	388	388			
	Totaux	214,085	77,905	321,990 (1.124)	23,468	7,021	30,489 (1.026)	191	1,382	1,573 (0.010)	110	1,201	1,401	138,137	4,168	183,319	110	1,201	1,401 (1.797)	388	388	388 (0.791)	21,216 (1.916)	188,990	13,915	106,935 (1.476)	304,980 (1.279)	518,925 (1.233)	304,980 (1.279)	518,925 (1.233)				
Textiles	Départ (1)	11,069	11,069	11,069	22,723	26,571	48,816	3,371	8,997	12,368	3,701	1,363	5,264	12,827	48,426	61,253	459	2,442	2,601	5,005	1,412	6,417	6,526	13	53,877	89,111	112,988	338,990 (0.656)	339,677 (0.856)					
	Arrivée (2)	11,069	11,069	11,069	22,723	26,571	48,816	3,371	8,997	12,368	3,701	1,363	5,264	12,827	48,426	61,253	459	2,442	2,601	5,005	1,412	6,417	6,526	13	53,877	89,111	112,988	338,990 (0.656)	339,677 (0.856)					
	Totaux	101,942	19,660	129,602 (0.452)	28,732	29,338	58,070 (1.934)	4,597	9,063	13,682 (0.018)	4,694	1,637	6,331 (25.682)	69,152	51,399	129,551 (2.380)	230	3,854	4,064 (5.039)	5,835	2,391	8,229 (16.788)	13,610 (1.412)	258 (16.797)	230 (16.744)	129,388	100,087	230,075 (1.731)	238,990 (0.656)	339,677 (0.856)				
Touche	Départ (1)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)			
	Arrivée (2)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)			
	Totaux	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)			
Touteaux	Départ (1)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)			
	Arrivée (2)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)			
	Totaux	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)	133,062	17,010	151,002 (0.527)			
Verres et	Départ (1)	271,440	37,393	308,833 (1.078)	9,277	3,090	12,367 (0.116)	2,843	1,605	4,450 (0.112)	518	209	727 (2.940)	7,595	8,662	16,257 (0.313)	2,316	12	2,328 (2.886)	2,221	11	2,233 (4.538)	22,151 (2.028)	1,278	1,493	10,832,267	2,512,188	13,314,452	39,191,613	12,003,798				
	Arrivée (2)	271,440	37,393	308,833 (1.078)	9,277	3,090	12,367 (0.116)	2,843	1,605	4,450 (0.112)	518	209	727 (2.940)	7,595	8,662	16,257 (0.313)	2,316	12	2,328 (2.886)	2,221	11	2,233 (4.538)	22,151 (2.028)	1,278	1,493	10,832,267	2,512,188	13,314,452	39,191,613	12,003,798				
	Totaux	271,440	37,393	308,833 (1.078)	9,277	3,090	12,367 (0.116)	2,843	1,605	4,450 (0.112)	518	209	727 (2.940)	7,595	8,662	16,257 (0.313)	2,316	12	2,328 (2.886)	2,221	11	2,233 (4.538)	22,151 (2.028)	1,278	1,493	10,832,267	2,512,188	13,314,452	39,191,613	12,003,798				
Marchandises autres	Départ (1)	26,428	511	26,939 (0.091)	2,183	35,489	27,671 (0.931)	1,811	23,773	25,586 (0.652)	10	805	875 (2.538)	1,832	4,774	6,606 (8.215)	1,832	4,774	6,606 (8.215)	1,832	4,774	6,606 (8.215)	1,832	4,774	6,606 (8.215)	1,832	4,774	6,606 (8.215)	1,832	4,774	6,606 (8.215)			
	Arrivée (2)	26,428	511	26,939 (0.091)	2,183	35,489	27,671 (0.931)	1,811	23,773	25,586 (0.652)	10	805	875 (2.538)	1,832	4,774	6,606 (8.215)	1,832	4,774	6,606 (8.215)	1,832	4,774	6,606 (8.215)	1,832	4,774	6,606 (8.215)	1,832	4,774	6,606 (8.215)	1,832	4,774	6,606 (8.215)			
	Totaux	26,428	511	26,939 (0.091)	2,183	35,489	27,671 (0.931)	1,811	23,773	25,586 (0.652)	10	805	875 (2.538)	1,832	4,774	6,606 (8.215)	1,832	4,774	6,606 (8.215)	1,832	4,774	6,606 (8.215)	1,832	4,774	6,606 (8.215)	1,832	4,774	6,606 (8.215)	1,832	4,774	6,606 (8.215)			
Totaux	Départ (1)	23,486,842	2,822,933	26,309,775	369,058	205,885	575,843	1,157,967	251,311	1,409,278	2,910	3,411	6,051	3,892,431	407,778	9,499,006	56,823	5,608	62,481	5,614	9,378	11,992	719,517	80,823	518	3,738,488	383,098	6,318,536	37,818,310	10,175,992				
	Arrivée (2)	2,273,881	27,416,116	29,690,000	1,157,967	205,885	575,843	1,157,967	251,311	1,409,278	2,910	3,411	6,051	3,892,431	407,778	9,499,006	56,823	5,608	62,481	5,614	9,378	11,992	719,517	80,823	518	3,738,488	383,098	6,318,536	37,818,310	10,175,992				
	Totaux	23,486,842	2,822,933	26,309,775	369,058	205,885	575,843	1,157,967	251,311	1,409,278	2,910	3,411	6,051	3,892,431	407,778	9,499,006	56,823	5,608	62,481	5,614	9,378	11,992	719,517	80,823	518	3,738,488	383,098	6,318,536	37,818,310	10,175,992				

(1) Au départ des stations de l'Etat. — (2) A l'arrivée aux stations de l'Etat. — (3) Les chiffres entre parenthèses indiquent la proportion des tonnages partiels par rapport au mouvement global de la colonne.

N° XXXVIII. — *Collisions et déraillements de trains. — Accidents
de personnes y relatifs.*

Réseau exploité par l'État. — Années 1906-1908.

N° XXXVIII. — Collisions et déraillements

Réseau exploité par l'État.

Numéros d'ordre.	NATURE.	CAUSES DES COLLISIONS													
		VOIE.							MATÉRIEL ROULANT.						
		Rég. états.							Atteintes rompues ou défect.						
		Defectuosité des appareils spéciaux de la voie.	Défectuosité du tracé de la voie, notamment au point d'arrêt (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux bords de la voie).	Impuretés commises lors des travaux de réparation de la voie (mauvais matériaux, manque de signaux).	Mauvais état général de la voie (dilatation des rails, mauvais état des traverses, etc.).	Atteintes rompues ou défect.	Atteintes rompues ou défect.	Atteintes rompues ou défect.	Atteintes rompues ou défect.	Atteintes rompues ou défect.	Atteintes rompues ou défect.	Atteintes rompues ou défect.	Atteintes rompues ou défect.	Atteintes rompues ou défect.	Atteintes rompues ou défect.
1	Collisions aux stations . .	1906. . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	15
		1905. . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	15
2	Collisions aux bifurcations .	1906. . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
		1905. . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
3	Collisions de trains se suivant sur la même voie, en dehors de la zone protégée par les signaux fixes des stations ou des bifurcations.	1906. . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	5
		1905. . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
4	Rencontres de trains marchant en sens opposé, en dehors de la même zone.	1906. . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
		1905. . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
5	Collisions entre les parties d'un même train, par suite de rupture d'attaches.	1906. . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
		1905. . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
6	Collisions en pleine voie avec des wagons du service de la route ou des wagons échappés.	1906. . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
		1905. . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
7	Déraillements dans une station où le train a fait ou doit faire arrêt.	1906. . . .	5	2	1	5	1	2	1	1	1	1	1	15	1
		1905. . . .	1	4	5	2	1	3	1	1	1	1	1	21	1
8	Déraillements en pleine voie ou dans une station où le train ne doit pas faire arrêt.	1906. . . .	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1
		1905. . . .	1	1	1	1	1	11	1	1	1	1	1	1	1
Ensemble. . .		1906. . . .	4	3	1	5	4	9	1	5	1	5	21	19	
		1905. . . .	1	5	6	1	1	14	1	5	1	5	35	10	

de trains. — Accidents de personnes y relatifs.

Années 1906 et 1905.

ET DÉRAILLEMENTS.										NOMBRE de collisions et déraillements en général.		COLLISIONS ET DÉRAILLEMENTS AVANT FAIT DES VICTIMES.									
EXECUTION 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 correctement donnés, mais non respectés par le train.	Fautes commises dans la manœuvre de gare : 1. — Mauvaise position des aiguilles. 2. — Mauvaise position des signaux ou des feux. 3. — Mauvaise position des signaux ou des feux.	Trains entrant en gare avec trop de vitesse, ou dépassant, pour tout autre motif, leur point de stationnement balisé.	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un enclenchement, sur une voie contiguë.	Autres négligences.	Causes diverses et indéterminées.	Nombre de ces accidents commises en l'absence d'un chef de gare ou d'un conducteur, que ce soit en l'absence ou en la présence du conducteur.	Trains de voyageurs.	Trains de marchandises, machines à vapeur, etc.	Ensemble.	Nombre de blessés et de tués avant l'accident (cette colonne n'est pas à remplir, car les victimes sont comptées dans la colonne qui précède).									
													VOYAGEURS.						AGENTS DE L'ADMINISTRATION.		MARCHEMÈN.
Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.										
0	10	8	14	7	0	21	3	6	24	15	49	24	3	38	38						
0	10	3	5	2	1	10	3	5	18	15	31	20	3	40	88						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
12	12	1	3	3	3	29	3	51	4	12	51	5	3	5	15						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	1	3	3	3	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3</												

N° XXXIX. — *Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des collisions et à des déraillements de trains.*

Année 1906.

NATURE DES ACCIDENTS.	Accidents exclusivement dus à la faute des personnes (imprudence, imprévoyance, défaut de précaution et infraction au règlement de la police des chemins de fer.)			Accidents attribués à la faute des agents de l'administration.			Accidents attribués à des défauts d'installation ou à des déficiences du matériel.			ENSEMBLE.		
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.
A. Accidents survenus aux voyageurs :												
En descendant d'un train ou en y montant aux stations	3	4	62	0	13	13	1	1	1	5	73	83
En tombant ou en sautant d'un train en pleine voie	1	3	1	7	»	»	»	»	»	1	5	1
En circulant à l'intérieur des stations. . .	2	7	5	14	19	2	»	»	»	2	9	7
Lors de la fermeture des portières. . .	»	1	74	74	»	24	24	»	1	1	»	99
Dans d'autres circonstances.	1	1	4	6	»	57	57	»	1	1	1	42
TOTAUX.	7	17	146	170	2	70	78	1	2	5	80	224
B. Accidents survenus à des personnes et agents au service, autres que des voyageurs :												
En traversant le railway à des passages à niveau gardés.	2	2	3	6	1	4	9	»	»	3	6	15
En traversant le railway à des passages à niveau non gardés.	0	8	2	10	2	»	2	»	»	6	10	2
En circulant dans les rues, places ou quais où existent des voies de chemins de fer . . .	5	7	2	12	»	»	»	»	»	5	7	2
En circulant dans les stations	»	1	1	4	»	»	»	»	»	2	1	4
— le long de la voie	14	8	1	23	»	1	1	»	»	11	8	2
Dans les opérations de chargement et de déchargement ou en aidant aux manœuvres	»	8	10	18	»	13	14	»	»	»	23	32
En d'autres circonstances	2	»	4	6	»	7	7	»	»	2	»	11
Ivresse, folie, suicide	2	2	»	24	»	»	»	»	»	2	2	»
TOTAUX.	31	36	33	106	1	23	33	»	»	34	43	47

NATURE DES ACCIDENTS.	Accidents exclusivement attribués à la faute des agents atteints d'imprudenc, imprévoyance, défaut de précaution et infraction aux instructions.			Accidents imputés au travail spécial des agents et qu'une mesure ne pourrait guère prévenir.			Accidents attribués à des défauts d'installation, d'outillage ou à des défectuosités du matériel.			ENSEMBLE.		
	Jusés.	Blessés.	Contusionnés.	Jusés.	Blessés.	Contusionnés.	Jusés.	Blessés.	Contusionnés.	Jusés.	Blessés.	Contusionnés.
Accidents survenus aux agents de l'Administration :												
1° Dans les stations :												
En se trouvant sur des véhicules en mouvement et en se heurtant ainsi à d'autres véhicules placés sur une voie adjacente, ou à des obstacles fixes	4	21	23	1	16	17	1	1	1	5	37	49
En passant au-dessus des bûtoirs, ou en se tenant sur ceux-ci pendant les manœuvres	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
En descendant ou en tombant de véhicules en mouvement ou en y montant	10	10	10	1	6	6	1	1	1	1	16	16
Pris entre les bûtoirs en passant ou en se trouvant entre des véhicules, en dehors des opérations d'accrochage et de décrochage	2	2	4	1	2	4	1	1	1	1	3	4
Accidents survenus en d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules	10	21	54	8	1	16	1	1	1	11	21	68
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus pendant les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement des marchandises	1	7	7	1	12	15	1	1	1	1	19	30
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus dans d'autres circonstances	1	29	30	1	41	42	1	1	1	1	70	72
TOTAUX	11	27	124	162	5	6	89	188	1	14	33	215
2° Dans les ateliers :												
En se trouvant sur des véhicules en mouvement et en se heurtant ainsi à d'autres véhicules placés sur une voie adjacente ou à des obstacles fixes	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Accidents survenus dans d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
TOTAUX	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
3° En accrochant des véhicules	8	5	51	39	1	49	49	1	1	5	5	100
4° En décrochant des véhicules	1	1	2	19	1	13	13	1	1	1	1	20
5° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-barrière	1	2	2	4	1	1	1	1	1	1	2	3
6° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-route	3	1	1	5	1	1	1	1	1	3	1	5

NATURE DES ACCIDENTS.	Accidents exclusivement attribués à la faute des agents atteints (imprudence, imprévoyance, défaut de précaution et infraction aux instructions.)			Accidents inhérents au travail spécial des agents et qu'aucune mesure ne pourrait guère prévenir.			Accidents attribués à des défauts d'installation, d'outillage ou à des déficiences du matériel.			ENSEMBLE	
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Tués.	Total.
7^e Gardes chargés du contrôle des coupes :											
Tombés d'un train en marche en ouvrant ou en fermant une portière, en sortant d'une voiture ou d'un fourgon, ou en y entrant	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Blessés, sans chute, dans les mêmes circonstances	1	12	12	1	1	1	1	1	1	1	12
Tombés ou blessés en descendant d'un train ou en y montant aux stations	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Atteints dans d'autres circonstances	1	12	12	1	1	1	1	1	1	1	12
TOTAUX	1	4	5	1	2	2	1	1	1	1	6
8^e Autres agents de trains : chefs-gar des, quaiers-boyeurs, machinistes, chauffeurs, etc. :											
Tombés d'un train en marche	1	12	12	1	1	1	1	1	1	1	12
Atteints en se heurtant à des obstacles fixes	1	12	12	1	1	1	1	1	1	1	12
Atteints en se heurtant à d'autres trains ou véhicules	4	4	38	34	1	57	58	1	4	3	85
Tombés ou blessés en descendant d'un train ou en y montant aux stations	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Atteints dans d'autres circonstances	1	1	22	22	1	24	26	1	1	1	26
TOTAUX	5	14	54	67	4	118	122	1	5	13	189
9^e Agents atteints en dehors de tout service :											
En descendant ou en montant de véhicules en mouvement, ou en y montant	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Atteints par des véhicules en mouvement en circulant sans nécessité dans les voies	0	0	3	3	1	1	1	1	1	0	3
Accidents divers	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
TOTAUX	1	0	3	22	1	1	1	1	1	1	22
10^e Agents atteints en réparant les voies ou bâtiments :											
Par des véhicules en mouvement, en circulant ou en se tenant dans les voies ou près des voies, pour des travaux à effectuer aux bâtiments, voies et dépendances	4	0	4	14	1	1	1	1	1	4	14
Accidents divers occasionnés ou aggravés par le mouvement des véhicules	3	4	0	12	1	1	1	1	1	3	12
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
TOTAUX	5	10	11	27	1	2	2	1	1	7	30
11^e Agents d'antres administrations :											
Postes, télégraphes, marine, etc.	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Agents des stations communes	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
TOTAUX	1	3	1	3	1	1	1	1	1	1	3
Ensemble pour le littéra C	40	70	235	265	5	10	274	289	1	43	80

N° XL. — *Dénombrement des accidents de personnes depuis 1833.*

ANNÉES.	Longueur moyenne exploitée par l'Etat (1).	Voyageurs.						Employés et ouvriers.						Personnes	
		Par le fait du service, collisions et déraillements de trains.		Par leur propre fait, embarquement et débarquement, etc. (1).		TOTAL.	Déraillements et collisions de trains.	Par le fait du service, collisions et déraillements de trains.		Par leur propre fait, imprudences dans les manœuvres, les chargements, la circulation sur les voies.		TOTAL.	Déraillements et collisions de trains.	Circulation imprudente sur la voie et dans les stations, traversées de passages à niveau, etc.	
		Tous les accidents.	Déraillements et collisions.	Tous les accidents.	Déraillements et collisions.			Tous les accidents.	Déraillements et collisions.	Tous les accidents.	Déraillements et collisions.			Tous les accidents.	Déraillements et collisions.
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1855	15	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1856	36	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1857	91	1	1	2	1	2	3	1	1	1	1	1	1	1	1
1858	203	1	1	4	1	6	6	1	1	1	1	1	1	1	1
1859	273	1	1	2	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1
1860	325	1	1	2	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1
1861	541	1	1	4	1	5	5	1	1	1	1	1	1	1	1
1862	599	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1863	683	1	1	4	13	4	14	1	1	1	1	1	1	1	1
1864	580	1	1	2	3	5	11	1	1	1	1	1	1	1	1
1865	590	1	1	2	7	10	7	1	1	1	1	1	1	1	1
1866	560	1	1	1	4	4	4	1	1	1	1	1	1	1	1
1867	576	1	1	1	3	3	3	1	1	1	1	1	1	1	1
1868	585	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1869	523	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1870	4	2	40	5	10	7	68	73	1	12	74	175	78	187	68
1871	715	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1872	745	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1873	740	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1874	740	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1875	747	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1876	749	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1877	749	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1878	749	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1879	749	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1880	749	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1881	749	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1882	790	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1883	845	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1884	803	1	12	1	6	1	18	19	1	1	1	1	1	1	1
1885	865	1	2	1	2	3	5	1	1	1	1	1	1	1	1
1886	889	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1887	1,425	1	7	1	13	10	33	2	1	1	1	1	1	1	1
1888	1,470	1	11	1	13	24	38	5	1	1	1	1	1	1	1
1889	1,875	0	20	0	28	57	77	9	1	1	1	1	1	1	1
1890	1,875	0	43	0	6	51	57	0	1	1	1	1	1	1	1
1891	1,986	0	9	0	5	18	21	4	1	1	1	1	1	1	1
1892	2,053	1	20	0	10	42	48	1	1	1	1	1	1	1	1
1893	2,145	1	11	1	12	1	26	27	1	1	1	1	1	1	1
1894	2,441	1	9	2	5	17	10	1	1	1	1	1	1	1	1
1895	2,565	4	57	8	17	12	84	86	5	1	1	1	1	1	1
1896	2,702	1	38	0	48	11	110	121	4	1	1	1	1	1	1
1897	2,641	1	38	0	39	11	110	121	4	1	1	1	1	1	1
1898	2,075	20	11	25	11	73	86	5	1	1	1	1	1	1	1
1899	3,045	1	5	7	65	7	86	75	1	1	1	1	1	1	1
1900	3,100	27	0	45	9	72	81	1	1	1	1	1	1	1	1
1901	3,144	41	3	36	5	67	72	1	1	1	1	1	1	1	1
1902	3,171	1	3	3	40	43	48	2	1	1	1	1	1	1	1
1903	3,188	1	1	3	47	3	44	47	1	1	1	1	1	1	1
1904	3,198	1	13	7	41	7	54	61	1	1	1	1	1	1	1
1905	3,597	12	156	8	44	20	180	200	5	1	1	1	1	1	1
1906	3,220	1	6	6	63	6	71	77	1	1	1	1	1	1	1
1907	3,341	1	26	12	85	13	85	97	1	1	1	1	1	1	1
1908	3,247	2	74	4	55	6	127	137	1	1	1	1	1	1	1
1909	3,250	1	26	7	58	7	83	80	1	1	1	1	1	1	1
1910	3,260	1	16	6	65	6	81	87	1	1	1	1	1	1	1
1911	3,270	16	123	6	71	25	194	210	5	1	1	1	1	1	1
1912	3,302	1	116	5	88	8	184	190	1	1	1	1	1	1	1
1913	3,311	1	10	12	88	12	162	170	1	1	1	1	1	1	1
1914	3,605	1	49	10	118	10	166	170	1	1	1	1	1	1	1
1915	4,011	33	248	0	137	28	383	411	1	1	1	1	1	1	1
1916	4,051	1	358	7	147	7	485	490	5	1	1	1	1	1	1
1917	4,020	1	50	7	145	7	105	203	5	1	1	1	1	1	1
1918	4,021	1	114	6	170	6	200	206	2	1	1	1	1	1	1
1919	4,024	1	101	4	208	4	307	311	1	1	1	1	1	1	1
1920	4,096	1	184	5	225	6	377	383	1	1	1	1	1	1	1
1921	4,019	1	11	8	251	6	512	518	1	1	1	1	1	1	1
1922	4,036	1	78	7	244	7	510	526	4	1	1	1	1	1	1
1923	4,181	242	5,810	525	15,002	5,525	86	1,538	2,597	2,212	5,815	21,631	34,224	1,474	1,024

(1) Non compris les accidents appartenant à des compagnies et parcourus en transit par des trains de l'Etat, ni la ligne raccourcie en 1896 et 1897 aussi longue qu'elle est exploitée par compte de l'Etat, ni la ligne vicinale de Bous à Boussu.
(2) Pour l'année 1906, l'annuaire XXXIX donne les détails circonstanciés au sujet de ces accidents.

de personnes depuis 1835.

Étrangers à l'Administration, autres que des voyageurs.										NOMBRE TOTAL			VOYAGEURS			TRAINS- KILOMÈTRES.			TRAINS- KILOMÈTRES.		
Irrécus, folie, suicide.										DES VICTIMES.			EMBARQUÉS.			VOYAGEURS.			et marchandises.		
TOTAL.																					
</																					

2^e section. — Chemins de fer exploités par des compagnies.

N^o XLI. — Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1906.

DÉSIGNATION DES LIGNES.	LONGUEUR EFFECTIVE EXPLOITÉE à la fin de l'année.				SUBDIVISION DE LA LONGUEUR TOTALE.			
	SUR LE TERRITOIRE		ENSEMBLE.		PARTIES ÉTABLIES		PARTIES AFFECTÉES au service des	
	Belge.	Étranger.	par ligne.	par exploitation	à double voie	à simple voie	voyageurs et marchandises	marchandises seulement
Chimoy à Hastière à la frontière vers Anor (France)	50,868	»	»	50,868	»	50,868	50,868	»
Flandre-Occidentale.	Bruges à Courtrai	52,046	»	52,046	»	52,046	52,046	»
	Courtrai à Poperinghe	45,511	»	45,511	»	45,511	45,511	»
	Poperinghe à Hazebrouck (France)	5,653	14,799	20,452	»	20,452	20,452	»
	Ingelmunster à Deynze, par Thielt	25,438	»	25,438	»	25,438	25,438	»
	Roulers à Ypres	22,030	»	22,030	»	22,030	22,030	»
	Roulers à Menin	15,012	»	15,012	»	15,012	15,012	»
Gand à Terneuzen (Pays-Bas)	28,488	14,300	»	41,078	4,902	36,786	41,078	»
Haeselt à Maaseyck	40,567	»	»	40,567	»	40,567	40,567	»
Malines à Terneuzen (Pays-Bas)	45,066	25,386	»	67,486	0,922	57,904	67,486	»
Nord-Belge.	Charleroy à Erquennes	50,801	»	50,801	30,801	»	50,803	788
	Mons à la frontière vers Haut- mont (France)	15,890	»	15,890	15,890	»	15,890	»
	Namur à Liège	72,634	»	72,634	72,634	»	72,151	483
	Namur à Givet (France)	46,361	5,400	40,701	14,640	35,061	40,701	»
Taviers à Embresu (chemin de fer d'intérêt local)	9,453	»	»	9,453	»	9,453	9,453	»
Termonde à Saint-Nicolas	21,140	»	»	21,140	1,728	10,420	20,358	750
Longueur totale exploitée (*)	530,998	30,368	567,206	567,206	140,808	457,791	585,335	9,041
					567,206		587,206	

(1) Pour l'établissement de cette longueur, les parties communes à plusieurs compagnies ont été portées en compte à chacune des administrations qui les exploitent. La longueur de ces voies communes était de 85,689 mètres à la fin de l'exercice 1906, savoir 34,592 mètres à double voie et 51,167 mètres à simple voie.

N° XLII. — Chemins de fer exploités par des compagnies. — Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. — Situation au 31 décembre 1906.

DÉSIGNATION		NOMBRE DE BUREAUX OUVERTS AU SERVICE.						NOMBRE DE RACCORDEMENTS industriels reliés aux railways		
des COMPAGNIES.	du TERRITOIRE sur lequel LES SPAYANS, ETC. sont ÉTABLIES.	STATIONS EXPLOITÉES			Haltes.	Points d'arrêt.	Total (Colonnes 5, 6 et 7.)	en plus ou moins (gares privées).	aux signaux.	Total. (Colonnes 9 et 10.)
		en chemin avec une ou plusieurs gares publiques.	accidentelles Compagnie consi- dérée.	Ensemble (Colonnes 3 et 4.)						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Chimay	Belge	4	10	14	"	4	48	3	3	6
	Etranger . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble . .	4	10	14	"	4	48	3	3	6
Flandre Occidentale	Belge	41	19	30	3	43	46	"	4	4
	Etranger . .	1	3	4	"	4	5	"	"	"
	Ensemble . .	42	22	34	3	47	51	"	4	4
Gand à Ternouze	Belge	4	3	7	4	"	8	1	4	5
	Etranger . .	"	3	5	"	"	5	"	3	3
	Ensemble . .	6	6	12	4	"	13	1	7	8
Hasselt à Maccoyck	Belge	4	6	7	"	1	3	4	1	2
	Etranger . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble . .	4	6	7	"	1	3	4	1	2
Matines à Tereuzen	Belge	6	4	10	2	2	44	"	4	4
	Etranger . .	2	3	5	"	"	5	"	4	4
	Ensemble . .	8	7	15	2	2	49	"	8	8
Nord-Beige	Belge	18	19	47	7	33	87	30	62	92
	Etranger . .	1	"	1	"	"	1	"	"	"
	Ensemble . .	19	29	48	7	33	88	30	62	92
Taviers à Embresin	Belge	1	"	"	5	4	9	5	3	8
	Etranger . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble . .	1	"	"	5	4	9	5	3	8
Termonde à Saint-Nicolas . .	Belge	2	5	7	1	2	10	"	3	3
	Etranger . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Ensemble . .	2	5	7	1	2	10	"	3	3
TOTAUX	Belge	10	76	122	19	89	300	40	84	124
	Etranger . .	6	9	15	"	1	16	"	4	4
	Ensemble . .	16	85	137	19	90	316	40	88	128

N° XLIII. — Chemins de fer exploités par des compagnies. — Matériel roulant.
— Effectif au 31 décembre 1906.

Comparaison des années 1905 et 1906.

		DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.							
		Orléans.	Nord-Océanale.	Ouest à Parisien.	Grand à Montp.	Midi à Toulous.	Sud-Pyr.	Tenir à Eubain.	Tenir à St-Roman.
		Ensemble.							
Matériel de traction.									
Locomotives. . .	en 1905 . . .	7	51	12	4	18	197	4	6
	en 1906 . . .	8	51	12	5	20	194	4	6
Différences pour 1906 . . .		+ 1	0	0	+ 1	+ 2	- 3	0	0
Tenders. . .	en 1905 . . .	7	51	15	0	17	127	0	0
	en 1906 . . .	4	51	15	0	19	121	0	0
Différences pour 1906 . . .		- 3	0	0	0	+ 2	- 6	0	0
Voitures à vapeur	en 1905 . . .	0	7	0	0	0	0	0	0
	en 1906 . . .	0	7	0	0	0	0	0	0
Différences pour 1906 . . .		0	0	0	0	0	0	0	0
Matériel de transport.									
Voitures à voyageurs	de 1 ^{re} classe . .	0	13	3	0	3	20	0	1
	de 2 ^e — . . .	0	27	4	0	5	17	0	2
	de 3 ^e — . . .	0	104	20	0	20	74	0	9
	mixtes . . .	0	21	4	0	9	(1) 76	0	3
	Ensemble . . .	0	(*) 168	31	0	37	187	0	15
Fourgons à bagages		0	54	9	0	14	124	3	4
Wagons à marchandises	découverts . . .	196	313	194	50	309	4,412	61	16
	fermés . . .	18	162	40	23	6	574	0	15
	pour chevaux . .	0	7	0	3	0	10	0	1
	pour bétail . . .	4	132	9	12	74	61	4	6
Ensemble . . .		218	614	243	75	389	5,056	65	32
Véhicules divers		4	4	3	4	9	(2) 11	0	2
TOTAUX (véhicules de transport)	en 1905 . . .	230	823	290	103	322	5,414	74	31
	en 1906 . . .	244	837	295	105	355	5,402	74	31
Différences pour 1906 . . .		+ 14	+ 14	+ 5	+ 2	+ 33	- 12	0	0

(1) Dont 50 affectées au service spécial des trains-tramways.

(2) Non compris une voiture française.

(3) Y compris 2 tapisseries pour le transport des meubles à domicile.

N° XLIV. — Chemins de fer exploités par des compagnies. — Parcours kilométrique des trains en 1906.

Comparaison des années 1906 et 1905.

DESIGNATION DES COMPAGNIES.	PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES TRAINS (*)											
	sur les lignes exploitées par la Compagnie (ou Belgique et à l'étranger).				sur les lignes whoutissantes ou étrangères exploitées exclusive- ment par d'autres administrations				ENSEMBLE.			
	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.
Chimay	(2)	74,156	307,010	282,060	"	6,400	27,740	36,140	(2)	80,556	239,650	310,206
Flandre Occidentale . . .	1,177,907	256,968	6,081	1,531,896	17,810	"	"	17,810	(3)	1,195,807	266,968	1,462,775
Gand à Terwaan	83,268	69,533	63,730	216,531	"	"	"	"	83,268	69,533	63,730	216,531
Hasselt à Maaseyck	117,100	1,845	29,030	148,875	"	"	"	"	117,100	1,845	29,030	148,875
Malines à Terwaan	173,853	244,751	87,600	616,204	"	"	"	"	173,853	244,751	87,600	616,204
Nord-Belge	2,309,671	1,250,872	"	3,559,263	"	"	"	"	(4)	2,309,671	1,250,872	3,559,263
Tamers à Embresin	"	"	40,000	40,000	"	"	"	"	"	"	40,000	40,000
Terwaan à Saint-Nicolas . .	81,072	24,710	"	106,182	14,510	3,561	"	18,171	96,482	27,791	"	124,273
Totaux pour 1906	3,803,002	3,140,833	445,103	6,520,938	35,320	12,061	27,740	75,141	3,838,322	3,152,894	472,843	6,593,059
— pour 1905	3,305,616	2,013,585	444,730	5,763,931	30,401	12,061	27,740	70,202	3,336,017	2,025,646	472,470	5,834,133
Différences pour 1906 . .	+ 28,286	+ 127,248	+ 1,373	+ 127,007	+ 1,919	"	"	+ 1,919	+ 28,286	+ 127,248	+ 1,373	+ 127,007

(*) Non compris le parcours des trains de route, à vide et en manœuvres.

(2) 12,790 kilomètres effectués par trains de la Compagnie du Nord, ayant transité entre la frontière et l'intérieur.

(3) Y compris 110,717 kilomètres parcourus par les voitures à vapeur.

(4) — 390,833 — — par les trains-tramways.

N° XLV. — Chemins de fer exploités par des compagnies. — Mouvement

NATURE DES TRANSPORTS.	DESIGNATION							
	CHIMAY.		PLINORE OCCIDENTALE.		SAND A TERNUPUTZIN.		VASELYT A MARESELYC.	
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
Voyageurs { 1 ^{re} classe. . (nombre).	2,464	3,707	21,427	14,378	2,659	3,718	4,822	2,761
2 ^e — . . . (—)	25,003	25,050	333,362	409,497	47,491	46,258	9,029	40,613
3 ^e — . . . (—)	359,301	481,480	2,914,910	4,869,964	343,692	245,514	100,938	66,034
Ensemble. . . (—)	389,768	240,297	3,249,699	2,024,339	333,832	265,487	144,789	79,411
Bagages { taxés au minimum (colis).	»	»	21,622	55,928	4,436	4,964	4,828	716
— au poids (quintaux).	2,009	5,241	24,956	55,928	4,365	4,964	673	4,428
Ensemble.	—	5,241	—	55,928	—	4,964	—	2,444
Petites mar- { taxées au minimum (expédites).	»	»	8,473	940	5,421	2,386	434	91
chandises — au poids (quintaux).	19,936	44,434	421,768	202,863	47,150	19,086	46,962	32,397
Ensemble.	—	44,434	—	203,842	—	21,471	—	32,488
Grosses mar- { taxées au minimum (expédites).	»	»	35,476	27,707	4,365	4,394	4,605	2,847
chandises — au poids (tonnes).	304,489	537,902	4,366,196	2,430,426	849,862	445,072	88,990	97,847
Ensemble.	—	537,902	—	2,457,833	—	449,466	—	100,694
Pièces. (groupe).	827	440	7,213	4,297	471	739	4	4
Equi- { transportés à grande vitesse (nombre).	1	»	9	230	»	»	»	»
pages — à petite — (—)	9	442	»	»	»	»	»	»
Ensemble. . . (—)	9	442	9	239	»	»	»	»
Chevaux transportés à grande vitesse (nombre)	65	905	414	4,670	»	»	»	»
et bestiaux (*) — à petite — (—)	4,577	14,656	4,692	24,730	483	4,613	1,227	45,010
Ensemble. . . (—)	1,642	15,561	4,703	26,406	483	4,613	4,227	45,010
Produits extraordinaires . . . (fr.)	—	30,139	—	34,498	—	46,924	—	25,391
Recettes brutes d'exploitation . . . Totaux (fr.)	—	543,625	—	4,304,819	—	757,666	—	265,139
Dépenses — (fr.)	—	468,798	—	2,443,437	—	493,508	—	251,908
Insuffisance des recettes sur les dépenses . . . (fr.)	—	374,830	—	2,061,412	—	264,164	—	3,234
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes d'exploitation.	—	55.87 p. c.	—	51.24 p. c.	—	65.13 p. c.	—	98.73 p. c.

(1) Les chiffres partiels de la recette ne sont qu'approximatifs pour les transports de petites marchandises, de grosses marchandises, d'équid-actuellement opérés sur la totalité des frais de transport, sans déduction de tarifs, dès lors, il n'est plus possible d'indiquer séparément le chiffre (2) Pour le chemin de fer Nord-Belge, le mouvement des transports d'automoteurs est exprimé par le nombre de *trains*; pour les autres lignes (3) 207 envois mesurés par expédition.
(4) 6,504 — — — — — et 16,200 par tête.
(5) 6,611 — — — — — — 15,200
(6) Y compris une somme de 40,615 francs représentant la redevance payée par la compagnie du chemin de fer du Nord, du chef de
(7) Y compris une somme de 10,421 francs dépensée en combustibles par la compagnie de Chimay, pour l'exploitation du tronçon dont il est

et recette (1). — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1906.

DES COMPAGNIES										PROPORTION P. C. relativement A LA RECETTE	
MILLES A TENNECOER.		NORD-DECE.		TAYIERS & EMERSON.		TERREUR A SAINT-NICOLAS.		ENSEMBLE		DE CHAQUE TARIF.	GÉNÉRAL
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.		
12,493	12,143	323,640	677,400	270	442	400	520	365,172	745,338	8.68	2.30
140,732	96,067	1,515,014	1,388,310	61,347	15,743	27,308	24,488	2,479,546	4,985,739	23.43	6.42
1,031,725	355,914	10,053,923	3,340,114	—	—	279,850	95,427	13,087,399	5,854,144	68.49	18.06
1,184,956	461,191	11,892,607	5,405,836	61,817	15,883	407,558	419,835	17,602,017	8,588,214	100.00	26.48
5,325	3,639	—	—	—	—	1,021	—	31,432	—	100. »	4.45
2,868	3,580	95,131	299,847	88	99	523	4,063	427,933	372,909	100. »	1.45
—	6,619	95,131	299,847	—	99	—	4,063	—	372,909	100. »	1.45
70,355	—	—	—	—	—	65,300	23,182	449,380	4,933,926	100. »	5.97
55,911	64,231	760,040	1,520,800	2,200	3,377	27,500	20,378	1,009,757	—	100. »	5.97
—	64,231	760,040	1,520,800	—	3,377	—	43,560	—	4,933,926	100. »	5.97
41,172	45,082	—	—	—	—	7,800	5,390	87,448	18,754,848	100. »	57.85
1,111,256	1,399,413	14,297,003	13,922,354	37,977	38,959	110,725	430,743	17,936,538	—	100. »	57.85
—	1,414,395	14,297,003	13,922,354	—	38,959	—	430,743	—	18,754,848	100. »	57.85
20,323	3,837	75,500	42,900	—	—	11,830	852	415,908	20,360	100. »	0.96
—	—	—	—	—	—	—	—	9	230	4.36	0.05
29	474	2,400	16,800	—	—	—	—	2,438	47,413	98.64	—
20	471	2,400	16,800	—	—	—	—	2,447	47,692	100. »	0.05
440	2,081	—	—	—	—	21	424	(2)	4,786	3.78	0.02
4,209	12,214	46,200	49,350	—	—	216	4,123	(4)	421,692	96.22	0.37
4,319	14,292	15,200	49,350	—	—	237	4,217	(5)	446,175	100. »	0.39
—	274,374	—	2,216,153	—	4,750	—	42,403	—	2,614,381	100. »	8.05
—	2,342,445	—	23,444,102	—	60,070	—	314,778	—	32,422,604	100. »	—
—	1,240,268	—	8,803,915	—	32,914	—	470,006	—	13,904,778	—	—
—	1,002,472	—	15,640,187	—	27,126	—	444,767	—	18,617,894	—	—
—	55.31 p. c.	—	37.55 p. c.	—	54.84 p. c.	—	54.01 p. c.	—	42.87 p. c.	—	—

pages et d'animaux. — Le portage des taxes appliquées aux expéditions effectuées en service commun avec les administrations belges, est exact des recettes affectées à chacune de ces catégories de transports.
concordées, ce mouvement est représenté par le nombre d'expéditions ou de wagons.

l'exploitation de la section française de Bonnières-frontière à Anor, par les trains et le personnel de la compagnie de Chimay.
question dans le renvoi (6) ci-dessus.

N° XLVI. — Chemins de fer exploités par des compagnies.

Comparaison des

N° D ORDRE.	DESIGNATION DU PERSONNEL.		
		Chilly.	Flamare Occidentale.
A. Fonctionnaires et employés de tous grades.			
1	Chefs de l'exploitation (administrateurs délégués, inspecteurs généraux, directeurs gérants ou directeurs).	4	4
2	Chefs de service (inspecteurs principaux, inspecteurs, ingénieurs en chef, ingénieurs, etc.) . .	4	3
3	Inspecteurs, ingénieurs, chefs de division, sous-inspecteurs, inspecteurs adjoints, etc. . . .	•	4
4	Agents commerciaux.	•	•
5	Chefs de la comptabilité ou du contrôle, chefs de bureau, sous-chefs de service, conducteurs de travaux, contrôleurs, sous-chefs de bureau, chefs et sous-chefs de dépôt (magasins), surveillants principaux, commis-chefs, vérificateurs, etc.	5	19
6	Chefs, sous-chefs et assistants de station; chefs de halte	40	34
7	Chefs-comptables, comptables, receveurs, caissiers, etc.	4	4
8	Chefs de traction, surveillants du service des locomotives et des trains, etc.	•	•
9	Chefs et sous-chefs de section ou de district, surveillants de route ou de la voie, etc.	2	2
10	Commis et employés de toutes catégories, agents spéciaux, dessinateurs, télégraphistes, commis agréés, surnuméraires, etc.	27	115
14	Chefs-facteurs et facteurs de station, surveillants de gare, etc.	3	84
12	Premiers chefs-gardes, chefs-gardes, conducteurs ou gardes-convois et serre-freins	12	71
Ensemble (rubrique A). . . .		62	344
B. Agents divers et ouvriers.			
13	Agents du service de la traction et du matériel et hommes de métier (chefs et sous-chefs d'atelier ou de dépôt ou premiers ajusteurs, chefs de remise, contremaîtres, chefs et sous-chefs ouvriers, chefs-marinistes, machinistes, chauffeurs, graisseurs, visiteurs, chefs-mécaniciens, mécaniciens, élèves-mécaniciens, ajusteurs, forgerons, aides-forgerons, monteurs, tourneurs, chaudronniers, fondeurs, torbateurs, moussiers, charpentiers, scieurs, peintres, garnisseurs, manoeuvres, etc.).	43	376
14	Agents de la route (chefs et ouvriers piqueurs, chefs et ouvriers piocheurs, chefs cantonniers, cantonniers gardes et grillannes de barrières, pontonniers, gardes-route, gardes-cabote, gardes-signaux ou signaleurs, pa-eurs, etc.)	83	773
15	Ouvriers de station (ponctuateurs ou pointeurs, aiguilleurs, gardes-excentriques, gardes-salles, recoleurs de coupons, magasiniers, peseurs, chargeurs, transbordeurs, camionneurs, veilleurs, nettoyeurs, lampistes, porteurs d'avis ou de télégrammes, chefs et hommes d'équipes, maçons, manoeuvres, etc.)	29	216
16	Gens de service (huissiers, messagers, concierges, portiers, garçons de bureau, etc.)	4	5
Ensemble (rubrique B). . . .		156	1,369
TOTAUX (rubriques A et B) pour 1906. . .		218	1,680
— — — — — pour 1905. . .		214	1,558
Différences pour 1906. . .		4	122

— Personnel. — Effectif au 31 décembre 1906.
années 1906 et 1905.

DÉNOMINATION DES COMPAGNIES.						TOTAUX.	
Cand à Tenearem.	Ilaslit à Aasegde.	Milinea à Tenearem.	Nor-Sage	Tuivers à Embresle.	Teneonde à Sam-Niglar.	1906.	1905.
2	2	4	2	1	4	15	14
4	1	4	3	1	2	18	17
1	1	1	15	1	1	19	16
2	1	1	1	1	1	6	4
6	3	5	29	1	4	67	67
10	6	17	62	1	8	134	132
4	4	4	88	4	4	98	96
4	1	1	1	1	1	4	4
4	2	1	15	1	4	23	22
44	7	48	302	1	44	524	509
7	1	18	80	2	4	103	103
14	2	31	201	3	4	338	331
62	24	126	786	8	31	1,410	1,374
84	25	214	1,184	4	33	1,932	1,850
52	61	489	442	3	44	1,647	1,561
24	8	110	558	3	20	965	936
4	4	2	101	1	3	116	115
131	94	545	2,985	10	100	4,660	4,465
193	118	641	3,071	18	134	6,070	5,830
193	87	598	3,013	18	125	5,836	—
1	+ 31	+ 43	+ 28	1	+ 6	+ 234	—

N° XLVII. — Chemins de fer exploités par des compagnies.

Comparaison des

DÉNOMINATION des COMPAGNIES.	NATURE ET CAUSE DES ACCIDENTS.																	
	PAR LE FAIT DU SERVICE. (Collisions et déraillements.)												PAR LE FAIT DES VICTIMES OU l'imprudence, circulation sur la voie					
	Voyageurs.			Agents des compagnies.			Personnes étrangères. (autres que des voyageurs.)			Ensemble.			Voyageurs.			Agents des compagnies.		
	Tués.	Blessés. Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés. Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés. Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés. Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés. Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés. Contusionnés.	Total.
Chimay	3	0	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	4	3	3	3
Flandre Occiden- tale.	3	2	6	8	1	4	3	3	3	3	6	9	3	2	2	1	3	1
Goud à Terneuzen.	3	3	3	3	0	3	3	0	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Gasselée à Mecscoyk.	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Malines à Terneuzen.	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Nord-Belge. . . .	4	4	2	3	1	3	3	3	5	3	5	11	4	10	2	18	12	20
Taviers à Embres- sin.	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Termonde à Saint- Nicolas.	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	6
TOTAUX pour 1906.	1	3	6	10	3	2	3	3	5	3	8	4	3	11	20	4	14	3
TOTAUX pour 1905.	3	3	3	4	1	3	3	3	3	3	3	1	3	5	3	4	2	6
Différence pour 1906 .	-4	-3	-6	-10	-2	-1	3	3	-2	3	-2	-3	-3	-2	-11	-1	-12	-3

— Accidents survenus aux personnes. — Année 1906.

années 1906 et 1903.

DE CIRCONSTANCES DIVERSES. (maîtres des trains, ivresse, suicide, etc.)				TOTAUX GÉNÉRAUX DES VICTIMES.																			
				Ensemble.				Voyageurs.				Agents des compagnies.				Personnes étrangères au service, autres que des voyageurs.				Ensemble.			
Personnes étrangères au service, autres que des voyageurs.				Ensemble.				Voyageurs.				Agents des compagnies.				Personnes étrangères au service, autres que des voyageurs.				Ensemble.			
Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
»	»	»	»	»	»	4	4	»	»	4	4	»	»	3	3	»	»	»	»	»	»	4	4
»	»	»	»	1	2	»	3	»	4	6	10	4	1	»	2	»	»	»	»	1	5	6	12
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	1	2	4	7	»	»	2	2	4	»	3	4	»	»	2	2	1	»	»	4
5	2	7	15	40	24	29	63	5	41	2	48	4	13	20	37	5	2	12	19	44	26	34	74
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1	»	»	1	1	5	3	9	»	2	»	2	»	3	3	6	4	»	»	4	4	5	3	9
15	2	7	24	13	31	36	80	8	47	9	64	6	47	26	40	6	2	12	20	47	26	47	100
5	4	5	14	9	36	16	61	»	4	2	6	5	29	9	43	5	1	8	17	10	37	49	66
+1	-2	-2	-1	+4	-5	+2	+9	+13	+7	-28	+1	-12	+17	+6	+1	-2	+4	+3	+7	-1	-28	+34	

(104)

CHEMIN DE FER
DE
L'ÉTAT BELGE

Diagrammes divers

représentant depuis l'origine, l'incrémentation des capitaux
consacrés au premier établissement du chemin de fer
et le développement du trafic des voyageurs et des
grosses marchandises

ECHELLE DES ABCISES 0"005 par année

ECHELLE DES HAUTEURS

- 0"002 pour 10 millions de francs pour le capital total
- 1d - 1d - 1d - 1d - pour les voies et installations fixes etc
- 1d - 5 - 1d - 1d - pour le matériel roulant etc
- 0"01 - 8 - 1d - de voyageurs
- 0"008 - 5 - 1d - de tonnes de grosses marchandises



(1.)

PARTIE B.

POSTES

(2)

POSTES

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. — SERVICE INTERNATIONAL.

Parmi les faits intéressant le service international, il y a lieu de relever, en 1906, l'abaissement de 15 à 10 centimes par 15 grammes en cas d'affranchissement et de 50 à 20 centimes par 15 grammes en cas de non-affranchissement, de la taxe des lettres échangées dans le rayon limitrophe entre la Belgique et la France.

C'est également en 1906 que s'est réuni, à Rome, le sixième Congrès de l'Union postale universelle, auquel la Belgique a participé comme aux cinq précédents.

Ce congrès, qui s'est ouvert le 7 avril, a terminé ses travaux le 26 mai suivant, par la signature des actes nouveaux destinés à remplacer, à partir du 1^{er} octobre 1907, les conventions et arrangements élaborés au Congrès de Washington en 1897.

La Belgique a adhéré à tous ces actes, sauf à celui qui a trait aux livrets d'identité.

Parmi les résultats les plus marquants du Congrès de Rome, il convient de citer les mesures ci-après :

Le port des lettres a été fixé à 25 centimes jusqu'au premier poids de 20 grammes et à 15 centimes en plus par 20 grammes au-dessus du premier poids de 20 grammes.

La taxe des mandats-poste a été abaissée à 25 centimes par 50 francs; cette taxe était de 25 centimes par 25 francs pour les 100 premiers francs et de 25 centimes par 50 francs au-dessus des 100 premiers francs.

Des coupons-réponse seront mis en vente au prix minimum de 25 centimes, par les administrations qui adhéreront à ce service; chaque coupon pourra être échangé dans tout pays participant contre un timbre-poste de 25 centimes ou de l'équivalent de cette somme dans la monnaie du pays où l'échange s'effectuera.

Ces coupons donnent à l'expéditeur la faculté souvent réclamée, de payer les frais d'affranchissement de la réponse aux lettres adressées à l'étranger.

§ 2. — SERVICE INTÉRIEUR.

Aucune modification de quelque importance n'a été apportée, en 1906, au régime postal intérieur.

II.

Statistiques des correspondances.

§ 1^{er}. — Mouvement général.

I, p. B, 16, Le mouvement général des correspondances privées manuscrites com-
et III, p. B, 20. prend :

	EN SERVICE INTÉRIEUR.	EN SERVICE INTERNATIONAL.	Ensemble.	
Lettres de toutes catégories . . .	En 1906.	115,850,355	56,767,830	172,618,086
	En 1905.	111,487,182	54,912,816	166,399,998
	Différences en 1906. .	+ 4,063,074 ou + 3.64 p. ‰	+ 1,855,014 ou + 3.38 p. ‰	+ 5,918,088 ou + 3.56 p. ‰
Cartes postales	En 1906.	77,153,302	22,512,486	99,670,788
	En 1905.	75,249,148	21,186,639	96,735,787
	Différences en 1906. .	+ 1,909,154 ou + 2.54 p. ‰	+ 1,025,847 ou + 4.77 p. ‰	+ 2,935,001 ou + 3.03 p. ‰
Totaux.	En 1906.	192,708,558	79,230,316	271,938,874
	En 1905.	186,735,330	76,399,455	263,135,785
	Différences en 1906. .	+ 5,972,228 ou + 3.20 p. ‰	+ 2,880,861 ou + 3.77 p. ‰	+ 8,853,089 ou + 3.36 p. ‰

Les cartes de visite sous enveloppe ouverte, affranchies à fr. 0-03 pour l'intérieur, ne figurent pas au tableau ci-dessus, bien qu'elles puissent porter des annotations manuscrites équivalant à une correspondance. Le nombre de ces cartes est, pour 1906, de 8,463,964 contre 8,222,500 en 1905. C'est, pour 1906, une augmentation de 245,464 cartes ou 2.96 p. c.

I, p. II, 17, En 1906, la poste a, en outre, transporté 52.667,526 lettres de service.
et III, p. B, 20. C'est, sur 1905 (51,440,480), une augmentation de 1,226,846 lettres ou 5.90 p. c.

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

	JOURNAUX.	IMPRIMÉS.	ÉCHANTILLONS.	PAPIERS D'AFFAIRES.
En 1906	152,260,350	197,754,969	9,269,143	3,252,016
En 1905	147,756,316	185,420,949	8,656,174	3,096,811
Différences en 1906. . .	+ 4,504,034 ou + 3.04 p. %	+ 12,334,020 ou + 6.65 p. %	+ 612,969 ou + 7.08 p. %	+ 155,205 ou + 5.01 p. %

La décomposition de ces chiffres est donnée à l'annexe III.

§ 2. — LETTRES ORDINAIRES.

Le nombre des lettres ordinaires échangées entre les bureaux belges était III, p. B, 20.
de 109.816,728 en 1905; il est de 115,808,759 en 1906; augmentation :
5,992,011 lettres ou 5,64 p. c.

Le nombre total des lettres ordinaires expédiées de Belgique à destination de l'intérieur et de l'étranger est, pour 1906, de 142,297,383.

C'est une moyenne de 19.66 lettres par habitant, en prenant pour base de calcul la population du royaume au 31 décembre 1906 (7,258,622 habitants). Cette moyenne était de 19.18 par habitant pour 1905.

La proportion des lettres non ou insuffisamment affranchies a été, en 1906, de 5.67 pour mille lettres expédiées (806,630 sur 142,297,383).

En 1906, il est tombé au rebut 560,150 lettres et cartes postales originaires III, p. D, 21.
de Belgique. Sur ce nombre 101,121 lettres et cartes postales (28,08 p. c.)
ont pu être distribuées après ouverture ou vérification.

En 1905, il y avait eu 340,526 lettres et cartes postales-rebut, dont
92,897 (27,28 p. c.) avaient été remplacées.

Le nombre des lettres réclamées a été, en 1906, de 6,890, dont 193 renfermaient des valeurs au porteur, montant ensemble à fr. 8,766. Il en a été retrouvé 2,290 ou 33.38 p. c., parmi lesquelles 19 contenaient pour fr. 2,081-65 de valeurs au porteur.

Le nombre de ces lettres avait été, pour 1905, de 6,897, dont 158 contenaient des valeurs au porteur pour la somme totale de fr. 7,995.75. Sur ce nombre, 2,546 lettres ou 36.91 p. c., dont 11 renfermaient pour fr. 217-80 de valeurs au porteur, avaient pu être restituées aux réclamants.

Le nombre des lettres ordinaires internationales était de 52,634,919 en III, p. B, 20.
1905; il est de 54,379,228 en 1906, augmentation : 1,744,509 ou 3.31 p. c.

§ 3. — LETTRES RECOMMANDÉES.

III, p. B, 20 Le nombre des lettres recommandées privées, en service intérieur, s'est élevé de 1.424,867 en 1903 à 1.497,963 en 1906, soit 73,398 envois ou 5.13 p. c. en plus pour 1906.

272 objets recommandés ont été perdus dans le service belge en 1906 (1).

Le mouvement international a donné lieu, en 1906, à un échange de 2,198,696 lettres recommandées. C'est, sur 1903 (2,088,406), un accroissement de 110,290 ou 5.28 p. c.

§ 4. — LETTRES ET BOÎTES AVEC VALEUR DÉCLARÉE.

II, p. B, 48 et III, p. B, 20. En 1906, il a été expédié 243,332 lettres assurées, en provenance et à destination du royaume, d'une valeur totale de fr. 403,033,792.41. C'est, sur 1903, une diminution de 2,533 en nombre et une augmentation de fr. 6,972,354.71 en valeur.

Le montant moyen de l'assurance par lettre a été de 1,663 francs pour 1906; il était de 1,367 francs en 1903, de 1,373 francs en 1904 et de 1,619 francs en 1905.

Le produit des primes d'assurance et de la taxe fixe perçues, en 1906, sur les valeurs à l'intérieur atteint fr. 112,316.43. C'est, sur 1903, une augmentation de fr. 1,353.00. Le montant de la taxe au poids de ces mêmes envois est de fr. 30,561.90 en 1906, contre fr. 49,046.50 en 1903, soit une augmentation de fr. 1,515.60.

En service international, il a été échangé 182,807 lettres de l'espèce, valant ensemble fr. 168,896,860.71. Comparativement au mouvement de 1903, c'est une diminution de 154 en nombre et une augmentation de fr. 6,120,539.38 en valeur.

Quant au service des boîtes avec valeur déclarée, il a donné lieu, en 1906, à un échange de 7,099 boîtes, dont le montant global s'élève à fr. 2,161,415.20. C'est, sur 1903, une augmentation de 369 en nombre et une diminution de fr. 230,684.23 en valeur.

Le mouvement général des lettres et des boîtes avec valeur déclarée (service intérieur et service international) atteint donc, en 1906, le nombre de 433,438 envois, représentant une valeur de fr. 376,094,766.32, avec un produit de fr. 267,383.19.

Dix lettres-valeur ont été perdues en 1906.

§ 5. — ENVOIS EXPRÉS.

III, p. B, 21. Le nombre des envois exprès qui ont été remis dans le royaume a été, en 1906, de 2,460,590 environ; 164,173 envois ont été délivrés par la Poste et 2,296,213 par le Télégraphe.

(1) La majeure partie de ces objets ont été détruits dans l'incendie de la voiture-poste « Ostende-Verviers » (19 janvier 1906).

Comparativement au mouvement de ces envois en 1903 (2,395,865), l'augmentation est de 64,825 (ou 2.65 p. c.).

III.

Opérations pour compte de tiers.

A. — MANDATS ET BONS DE POSTE.

§ 1^{er}. — MANDATS (SERVICE INTÉRIEUR).

Le nombre des mandats émis s'est élevé, en 1906, à 1,832,014 (1) et le montant à fr. 254,905,985.39. Dans ces chiffres ne sont pas compris : 1^o 94,298 titres, s'élevant ensemble à fr. 28,063,595.59 délivrés en liquidation de bordereaux d'effets de commerce; 2^o une somme de 854,367 francs payée, pour compte du Département de l'Agriculture, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues, à l'abatage, impropres à la consommation, et 3^o une somme de fr. 1,588,972.01 payée, pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec prime. Ces deux dernières sommes ont produit une taxe respective de fr. 2,753.43 et fr. 3,126. L'augmentation sur l'année précédente est de 67,046 mandats (5.80 p. c.), d'une valeur totale de fr. 15,575,158.38 (7 p. c.).

II, p. B, 18,
III, p. B, 20
et 21.

Le produit des taxes a dépassé de fr. 31,552.83 (5.90 p. c.) celui de l'exercice précédent.

La valeur moyenne du mandat, qui était de fr. 124.38, en 1903, s'est élevée à fr. 128.22 en 1906.

§ 2. — BONS DE POSTE.

Il a été délivré, en 1906, 1,675,619 bons de poste, d'un montant global de 14,271,807 francs, soit en plus, sur l'année 1903, 74,547 titres (4.66 p. c.), représentant une valeur de 691,705 francs (5.09 p. c.).

II, p. B, 18,
III, p. B, 20
et 21.

La recette effectuée du chef des taxes perçues a augmenté de fr. 4,994.13 (4.93 p. c.).

§ 3. — MANDATS (SERVICE INTERNATIONAL).

Pendant l'exercice 1906, il a été émis en Belgique 591,505 mandats internationaux, d'un montant total de fr. 55,200,142.41. C'est, sur 1903, une augmentation de 26,254 (4.64 p. c.) pour le nombre et de fr. 2,742,977.12 (8.43 p. c.) pour la valeur des titres.

II, p. B, 18,
III, p. B, 20
et 21.

Il a été payé, pendant le même exercice, 566,536 mandats de l'étranger, d'un montant total de fr. 36,060,605.14; l'augmentation, sur l'exercice 1903, est de 27,525 mandats (5.07 p. c.), d'une valeur totale de fr. 3,918,341.56 (12.19 p. c.).

Le produit des taxes a été de fr. 358,649.68, soit une augmentation de fr. 26,523.74 (8.50 p. c.) sur l'année précédente.

(1) Y compris 64,240 mandats émis sans taxe, pour les besoins du service.

B. — EFFETS DE COMMERCE

§ 1^{er}. — ACCEPTATION.

II, p. B, 18, En 1906, 40,481 effets de commerce ont été déposés à l'acceptation et les taxes perçues de ce chef se sont élevées à fr. 8,096.20, soit une augmentation de 10.99 p. c. comparativement à l'exercice précédent (36,472 effets ayant rapporté fr. 7,294.40 de taxes).

Il a été fait 206 protêts par huissiers et 136 par agents des postes.

§ 2. — ENCAISSEMENT.

II, p. B, 18, Il a été déposé. en 1906, 3,534,273 effets, s'élevant ensemble à fr. 830,587,593.44. C'est, sur 1905, une augmentation de 151,037 en nombre (4.72 p. c.) et de fr. 73,999,089.83 (9.81 p. c.) sous le rapport de la valeur.

Les taxes perçues se sont élevées à fr. 1,233,783.60, dépassant de fr. 82,942.70, ou 7.21 p. c., le produit de l'exercice précédent.

Il a été dressé 67,273 protêts par huissiers et 126,488 par les agents des postes.

Les sommes versées en compte courant à la Banque nationale de Belgique, au profit de déposants d'effets de commerce ou de tiers désignés par eux, ont atteint fr. 31,353,405.03, chiffre supérieur de fr. 6,821,321.86 au montant des versements opérés en 1905.

C. — COUPONS D'ACTIONS ET D'OBLIGATIONS; TITRES AMORTIS.

II, p. B, 19, Il a été déposé, en 1906, 111,580 coupons (1) et titres amortis, montant ensemble à fr. 1,179,877.42.

Le nombre de ces valeurs, déposées en 1905, avait été de 133,741 et le montant, de fr. 1,184,094.04.

Il y a donc eu diminution de 24,151 (17.78 p. c.) quant au nombre des valeurs et de fr. 4,216.62 (0.36 p. c.) quant au montant.

Le produit de la taxe, qui s'est élevé à fr. 2,592.53 en 1905, n'a atteint, en 1906, que fr. 2,267.44, soit une différence en moins de fr. 324.91 (12.53 p. c.) sur l'exercice écoulé.

D. — QUITTANCES (SERVICE INTERIEUR).

II, p. B, 19, La progression constatée chaque année dans le mouvement des quittances d'encaissement, s'est maintenue en 1906.

L'augmentation du nombre des titres déposés (10,512,156) est de 789,682 (8.29 p. c.) et celle du montant de ces titres (fr. 466,883,663.10), de fr. 46,660,332.22 (11.10 p. c.).

La recette du chef de la taxe s'est élevée à fr. 1,825,836.53, soit une différence en plus de fr. 133,604.20 (7.90 p. c.).

(1) Non compris les coupons des dettes de l'Etat, qui sont payés sans frais et dont il n'est pas passé écriture par les bureaux de poste.

Les chiffres indiqués ci-dessus comprennent 91,931 quittances de remboursement d'une somme de fr. 950,148.34 et qui ont rapporté fr. 14,816.03 de taxe.

Les versements en compte courant à la Banque nationale de Belgique effectués, en 1906, au profit des déposants de quittances ou de liers désignés par eux, se sont élevés à fr. 52,473,752.01, contre fr. 28,360,328.24 pour 1903.

E. — RECOUVREMENTS DE VALEURS AVEC L'ÉTRANGER.

Le chiffre des dépôts de valeurs de recouvrement, qui se traduisait en 1903 par 58,407 titres, a été de 58.413 en 1906. L'augmentation a donc été de 8 (0.01 p. c.).

II, p. B, 19,
III, p. B, 20
et 21.

Le montant de ces dépôts s'est élevé à fr. 4,280,578.98 contre fr. 4,233,220.48 en 1903, soit une augmentation de fr. 43,358.50 (1.07 p. c.).

Ces renseignements comprennent également le nombre et le montant des envois contre remboursement

Les Offices étrangers nous ont transmis 115,286 valeurs, d'où une augmentation de 3,016 (2.69 p. c.) ; ces valeurs s'élevaient ensemble à fr. 3,003,582.28, accusant une augmentation de fr. 82,283.69 (1.67 p. c.).

La rétribution d'encaissement prélevée en Belgique (fr. 9,088.70) a augmenté de fr. 258.50 (2.70 p. c.).

Parmi ces dernières valeurs, figurent 31,799 envois contre remboursement, d'un montant global de fr. 674,908.99 et pour lesquels il a été perçu fr. 2,633.00 du chef de la taxe d'encaissement des envois recouvrés.

F. — ABONNEMENTS AUX JOURNAUX.

Il a été souscrit, en 1906, 662.103 abonnements ayant produit une taxe proportionnelle de fr. 74,403.47.

II, p. B, 19,
III, p. B, 20
et 21.

Ces chiffres, comparés à ceux de l'exercice 1903, accusent une augmentation de 67,991 (11.44 p. c.) quant au nombre et de fr. 5,781.21 (8.42 p. c.) du chef de la taxe.

G. — CAISSES D'ÉPARGNE, DE RETRAITE ET D'ASSURANCES.

Ainsi qu'il résulte des tableaux ci-après, les services de la Caisse d'épargne et de la Caisse de retraite continuent à progresser sensiblement ; mais le service de la Caisse d'assurances est en recul quant au montant des opérations effectuées.

Caisse d'épargne.

	VERSEMENTS.		REMBOURSEMENTS.		Solde existant au 31 décembre.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1909	3,369,288	282,216,653	1,031,460	202,392,256 46	1,994,130	665,343,270 84
En 1908	3,105,624	220,707,613	963,216	189,479,510 30	1,863,857	628,508,954 54
Différences en 1909	+ 263,664 ou + 8,56 p. %	+ 11,508,999 ou + 5,21 p. %	+ 48,244 ou + 4,89 p. %	+ 12,913,746 15 ou + 6,81 p. %	+ 130,273 ou + 5,74 p. %	+ 136,837,316 80 ou + 4,37 p. %

	Achats de fonds publics.		Régularisations de fonds publics.		Comptes de restes existant au 31 décembre.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	VALEUR NOMINALE.
En 1909	39,858	68,537,350 67	13,831	36,125,816 49	83,318	299,483,400
En 1908	35,586	60,268,676 08	12,591	31,008,353 98	75,280	268,467,400
Différences en 1909	+ 4,272 ou + 9,82 p. %	+ 8,268,674 61 ou + 10,40 p. %	+ 1,240 ou + 10,64 p. %	+ 4,216,516 71 ou + 13,27 p. %	+ 8,038 ou + 10,56 p. %	+ 31,016,000 ou + 11,56 p. %

Caisse de retraite.

	VERSEMENTS.		PAYEMENTS.		Solde existant au 31 décembre.	BENEFICIAIRES existant au 31 décembre.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	NOMBRE.	RENTES
En 1909	1,150,596	6,557,349	26,990	1,424,922 81	(1) 720,800	7,563	1,232,609 63
En 1908	1,091,136	6,066,327	22,914	1,328,849 01	659,899	8,462	1,116,800 94
Différences en 1909	+ 59,460 ou + 5,45 p. %	+ 491,022 ou + 8,08 p. %	+ 4,076 ou + 17,72 p. %	+ 96,073 83 ou + 7,22 p. %	+ 60,901 ou + 9,11 p. %	+ 1,101 ou + 17,84 p. %	+ 115,799 69 ou + 10,47 p. %

Caisse d'assurances.

	VERSEMENTS.		PAYEMENTS.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1909	5,079	517,222	48	22,318 54
En 1908	5,594	633,353	43	20,096 32
Différences en 1909	+ 491 ou + 10,79 p. %	- 116,131 ou - 20,83 p. %	+ 5 ou + 11,63 p. %	+ 2,222 22 ou + 14,37 p. %

(1) Chiffre approximatif.

Des indications plus détaillées figurent dans le compte rendu publié par l'Administration de la Caisse générale d'épargne et de retraite.

H. — PERMIS DE PÊCHE.

Le nombre de permis délivrés en 1906, s'est élevé à 88,235 et le montant à fr. 197,513. En 1905, ce nombre avait été de 78,163 et le montant de fr. 173,999.

II, p. 8, 19,
III, p. 8, 20
et 21,
VI, p. 8, 24.

On constate donc une augmentation de 10,072 (12.89 p. c.) quant au nombre et de fr. 23,514 (13.31 p. c.) quant au montant.

Le produit de la taxe qui avait été, en 1905, de fr. 8,158.60, a atteint, en 1906, fr. 9,263.50, soit une augmentation de fr. 1,124.90 (13.82 p. c.).

I. — TIMBRAGE DE PAPIERS ET DÉBIT DE PAPIERS TIMBRÉS.

Les droits perçus pour le compte de l'administration de l'enregistrement, du chef de papiers à timbrer à l'extraordinaire, se sont élevés, en 1906, à fr. 84,713.13; cette somme est supérieure de fr. 4,031.33 ou 3.02 p. c. au montant des droits perçus en 1905 (fr. 80,663.80).

La vente de papiers timbrés et de timbres adhésifs, qui avait atteint fr. 228,988.84 en 1905, a été de fr. 250,940.00 en 1906, soit une augmentation de fr. 1,951.16 ou 0.85 p. c.

J. — PAYEMENT DES ALLOCATIONS ACCORDÉES EN VERTU DE L'ARTICLE 9 DE LA LOI DU 10 MAI 1900 SUR LES PENSIONS DE VIEILLESSE.

Le montant des paiements effectués en 1906, du chef des allocations de vieillesse, s'est élevé à 15,407,645 francs.

IV.

Bureaux de poste et boîtes aux lettres.

Il y avait, à la fin de 1875, 486 bureaux; au 31 décembre 1906, nous comptons 1,376 bureaux, dont 57 ne pourront être mis en activité qu'en 1907.

Parmi ces 1,376 bureaux, se trouvent 421 sous-perceptions, 29 bureaux de dépôt de poste, 184 dépôts-relais et 143 agences.

A la fin de 1905 il y avait 9,259 boîtes aux lettres, en 1906, le nombre en a été porté à 9,359, soit 280 nouveaux placements.

	En 1905.	En 1906.	Différence pour 1906.	
Boîtes attachées aux malles-poste . .	63	63	—	2
— aux trains vicinaux .	178	171	+	7
Lettres recueillies dans les boîtes des malles-poste	518,643	550,323	—	11,680

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 1903, de 4,722. En 1906, il s'est élevé à 4,869, augmentation : 147.

Le nombre de distributions journalières dans les localités pourvues de bureaux à attributions complètes a été de 2 dans 326 localités, de 3 dans 274 localités, de 4 ou 5 dans 192 localités, de 6 ou 7 dans 8 localités, et de 9 dans 1 localité.

Des 1,627 communes rurales non pourvues de bureau ou ayant un bureau sans service de distribution (306), il y en a 8 qui sont desservies neuf fois par jour (faubourgs de Bruxelles), 4 qui sont desservies six fois, 8 cinq fois, 12 quatre fois, 46 trois fois, 1,036 deux fois et 493 une fois.

Depuis 1896, une distribution supplémentaire a été accordée à 1,139 localités.

§ 2 — SERVICE DE TRANSMISSION.

Bureaux ambulants (wagons-poste). — Les lignes parcourues par les bureaux ambulants ont été, en 1906, comme en 1903, au nombre de 23, sur lesquelles ont circulé 68 bureaux ambulants effectuant chacun un voyage quotidien.

Le parcours journalier moyen des wagons-poste a été, en 1906 comme en 1903, de 6,806 kilomètres.

Services de malles-poste. — Ces services ont été, en 1906, au nombre de 67, soit 2 de moins qu'en 1905 (69).

Le trajet journalier moyen des malles-poste a été, en 1906, de 2,399 kilomètres, soit 199 kilomètres en moins qu'en 1905 (2,798).

En 1906, les services de malles-poste ont transporté 206,935 voyageurs, soit 22,993 en plus qu'en 1905 (183,960),

Tous les bureaux de poste établis dans les localités non pourvues d'une station de chemin de fer sont chargés, comme auxiliaires de l'Administration des Chemins de fer, du service des petits colis jusqu'au poids de 5 kilogrammes.

VI.

Personnel.

L'effectif comprenait à la fin de l'année :

	En 1906.		En 1905.		Différence pour 1906.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
Fonctionnaires et employés, y compris les commis d'ordre et sous-percepteurs. . . .	2,968	259	2,813	216	+ 155	+ 13
Facteurs, gens de service et autres agents subalternes.	5,310	88	5,026	72	+ 131	+ 16
Totaux.	8,478	317	7,839	318	+ 339	+ 29
	8,525		8,157		+ 368	
Pour mémoire : Agents de dépôt et gérants d'agence.	42	93	47	92	— 5	+ 1
	135		139		— 4	

VII.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. — RECETTE.

La recette faite en 1906 s'élève à fr. 33,475,578.15, soit une augmentation de fr. 1,289,042.74, ou de 4.01 p. c., sur celle de 1905, qui était de fr. 32,184,535.41.

§ 2. — DÉPENSE.

La dépense s'est élevée en 1906, à la somme de fr. 16,476,283 41, à laquelle doit être ajoutée la quote-part des postes dans les frais généraux d'administration, fixée, pour 1906, à 537,264 francs.

La dépense totale s'étant élevée à fr. 17,013,549.41 et la recette brute à fr. 33,475,578.15, le rapport entre ces deux sommes est de 30.83 p. c., tandis qu'il était en 1905 de 49.86 p. c.

La recette nette s'élève, pour 1906, à fr. 16,460,028.74.

Les sommes ci-dessus ne comprennent pas les dépenses qui sont imputées sur le budget de la poste pour les services des paquebots, mais dont il incombe à l'Administration de la marine de rendre compte.

(11)

ANNEXES

DE LA PARTIE B.

N° 1. — Mouvement des correspondances, d'après les moyennes

ANNÉES.	Lettres privées, de toutes catégories.							
	DE ET POUR L'INTÉRIEUR.		DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.		DE ET POUR L'INTÉRIEUR.	
	NOMBRE.	Augmentation ou diminution sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation ou diminution sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation ou diminution sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation ou diminution sur l'année précédente.
1870.	32,763,835	"	12,318,696	"	45,082,531	"	"	"
1871.	36,393,174	11.08	16,744,692	27.79	53,138,086	15.64	682,175	"
1872.	37,176,478	2.79	16,445,998	- 2.07	53,622,476	2.02	3,088,410	352.72
1873.	39,348,023	4.46	16,306,836	5.78	55,654,859	4.63	4,567,351	51.32
1874.	41,406,219	4.47	16,002,672	3.68	58,008,891	4.23	5,070,849	28.19
1875.	42,808,823	4.44	17,715,948	4.81	60,524,771	4.33	7,571,800	56.81
1876.	43,191,096	4.61	18,354,580	3.60	61,545,676	2.18	8,893,340	17.45
1877.	44,905,003	3.25	18,736,091	2.08	63,641,094	2.90	10,031,653	12.80
1878.	45,307,469	0.90	19,432,644	2.22	64,740,113	4.29	11,430,912	10.96
1879.	48,185,413	6.94	20,870,806	7.40	69,056,219	7.08	14,426,918	26.91
1880.	50,868,309	4.80	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	24,324,460	4.76	81,632,279	5.16	18,394,220	9.95
1883.	60,314,189	5.25	25,115,115	7.37	85,429,304	5.88	18,853,414	2.49
1884.	61,021,460	4.47	27,182,090	4.09	88,203,550	2.05	19,799,000	5.02
1885.	62,267,599	2.04	29,230,351	7.51	91,497,950	3.71	21,078,720	6.46
1886.	61,993,562	- 0.54	28,810,094	- 1.44	90,803,656	- 0.82	21,053,916	- 0.12
1887.	62,474,789	0.39	24,686,279	- 14.52	87,161,068	- 4.31	21,416,418	4.72
1888.	61,663,036	3.84	26,377,607	6.98	90,940,643	4.73	23,212,262	8.39
1889.	68,079,900	5.45	27,388,461	3.83	95,468,361	4.98	25,163,048	22.58
1890.	67,306,796	- 1.43	28,477,695	2.33	95,784,491	0.018	31,044,761	9.00
1891.	68,876,999	2.04	29,442,586	3.35	97,899,585	2.43	31,170,934	0.80
1892.	70,276,396	2.32	29,018,351	- 0.36	99,294,747	1.53	32,914,895	5.59
1893.	72,295,026	2.87	30,011,650	3.42	102,306,676	3.03	33,320,300	1.23
1894.	75,418,796	3.99	30,798,815	2.62	106,217,611	3.83	35,524,398	6.61
1895.	78,256,362	4.18	31,664,643	2.81	109,921,005	3.78	37,695,866	6.11
1896.	77,234,036	- 1.31	32,322,952	5.27	110,266,988	0.50	37,367,772	- 0.87
1897.	82,809,866	6.83	35,333,824	6.02	118,143,690	6.54	40,458,860	8.27
1898.	86,948,787	4.93	36,997,464	1.69	123,946,251	4.41	43,338,048	7.12
1899.	91,112,630	5.89	39,059,597	5.65	130,172,227	5.82	46,523,542	7.35
1900.	96,520,602	5.61	41,391,286	5.89	137,911,888	5.70	51,178,010	10.00
1901.	101,501,260	5.48	44,213,848	6.82	145,715,108	5.88	55,664,836	8.77
1902.	103,663,351	2.03	45,467,371	9.62	149,130,722	4.23	60,006,592	7.80
1903.	106,075,075	2.43	50,206,008	3.89	156,281,083	4.80	63,404,660	5.66
1904.	105,018,402	- 0.93	49,964,375	- 0.61	154,982,777	- 0.48	67,794,858	6.92
1905.	111,487,182	5.13	54,912,816	9.93	166,399,998	6.67	75,249,148	14.00
1906.	116,830,256	3.64	56,707,830	3.38	173,538,086	3.56	77,158,302	2.54
Augmentation annuelle moyenne pendant les cinq dernières années.	2,809,799	2.64	2,610,886	5.20	5,320,686	3.44	4,498,689	6.78

(4) Pour les années antérieures à 1870, voir le Compte rendu de 1881, annexe XC1.

fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1906 (1).

CARTES POSTALES				LETTRES DE SERVICE.		JOURNAUX.		IMPRIMÉS.	
DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.							
NOMBRE.	Agglomération proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Agglomération proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Agglomération proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Agglomération proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Agglomération proportionnelle sur l'année précédente.
5,174		687,349		7,951,460		16,871,539		18,425,198	
6,591	27.38	3,065,001	350.28	7,337,952	46.19	19,403,536	5.40	18,033,253	- 0.51
16,490	144.57	4,673,461	51.00	7,960,712	7.08	51,213,401	3.72	22,018,724	32.40
65,312	305.16	6,035,861	29.45	8,439,177	8.58	52,774,593	3.98	25,967,383	47.91
276,800	393.81	7,848,000	30.03	8,499,343	9.16	58,325,804	14.47	30,094,507	45.89
1,000,980	391.44	9,984,310	27.24	8,868,330	4.43	65,480,000	11.31	33,335,000	10.76
1,630,638	50.99	14,611,295	16.89	9,304,405	4.34	68,969,000	5.33	31,753,000	- 4.75
2,045,602	25.75	13,476,514	12.89	9,857,993	3.75	72,088,000	4.48	30,473,000	- 4.03
2,593,731	26.79	16,750,652	12.89	9,857,993	7.34	68,465,000	- 4.99	28,638,000	- 6.02
3,337,906	28.69	18,416,228	26.90	10,811,451	9.86	69,719,000	4.82	28,051,000	- 2.41
3,571,750	7.01	20,301,702	8.35	11,653,350	7.49	74,830,000	3.03	36,673,000	30.78
4,192,658	17.38	22,886,878	12.06	12,891,656	10.63	82,873,000	14.06	40,538,000	10.54
4,417,485	5.36	23,970,682	14.20	13,465,991	4.46	85,675,000	7.39	46,497,000	44.70
4,919,490	12.05	24,748,490	3.03	13,489,700	- 2.06	91,319,000	2.98	48,570,000	0.16
5,460,624	10.33	26,339,344	6.35	13,793,075	4.57	94,522,000	3.51	54,959,000	48.04
5,515,063	1.00	26,568,984	7.21	13,917,360	0.90	103,559,000	9.56	51,473,000	- 6.34
3,991,091	- 27.63	28,107,339	0.14	14,433,401	1.48	94,394,000	- 8.85	55,268,000	7.37
5,272,316	7.05	27,484,543	- 4.37	14,816,165	5.90	91,021,000	- 0.39	56,665,000	2.63
5,878,626	37.60	34,331,674	3.18	15,977,210	7.83	96,837,795	4.93	59,960,862	6.83
5,850,316	- 0.18	36,865,077	21.91	17,021,522	6.53	91,346,377	- 4.58	68,157,974	14.17
6,055,257	3.50	37,926,241	7.33	16,957,085	- 2.66	94,639,553	3.37	73,509,561	7.51
6,318,300	4.79	39,260,121	0.98	18,484,734	14.57	96,287,637	4.74	81,978,560	44.38
6,875,466	8.36	50,108,760	5.16	17,891,763	- 3.21	100,693,346	4.5	88,574,919	7.68
6,977,737	1.19	42,502,135	2.38	19,103,155	6.77	108,221,087	7.48	80,579,743	- 8.72
7,482,029	7.23	45,477,886	3.75	20,578,706	7.72	103,449,177	- 4.61	82,463,614	2.00
8,008,616	7.04	45,376,315	6.30	20,780,883	4.01	110,095,533	7.00	89,061,193	8.26
8,964,589	41.90	49,420,449	0.45	20,697,401	- 0.91	101,513,576	- 8.29	91,374,339	2.48
9,836,386	9.76	53,474,438	8.91	23,445,817	13.37	110,587,341	8.94	96,456,453	5.68
11,276,716	14.61	57,800,288	7.60	23,455,925	4.34	112,451,701	10.73	107,860,461	11.93
15,206,933	25.98	65,381,943	8.70	35,419,478	2.83	127,701,208	5.20	114,024,160	6.48
14,921,106	5.03	70,586,022	13.12	35,385,108	5.17	134,724,730	5.60	123,648,251	7.80
16,782,314	12.28	76,759,430	7.95	26,365,123	3.94	137,785,983	2.25	133,192,970	7.06
18,244,746	8.90	81,619,412	3.75	27,393,304	3.90	139,744,614	1.44	154,499,614	45.73
20,065,964	9.92	87,819,762	6.37	28,304,903	3.33	131,639,453	- 3.65	162,972,774	5.40
21,586,639	7.14	90,738,787	7.59	29,469,749	4.44	138,342,219	2.75	173,556,217	6.48
23,312,480	4.77	99,670,788	10.12	31,410,490	6.69	147,786,316	6.80	185,420,019	6.86
			3.03	32,667,390	3.90	152,550,350	3.04	187,784,969	0.65
1,518,264	8.60	5,816,953	7.17	4,260,440	4.39	2,808,973	2.61	12,822,400	8.94

N° II. — Mouvement des valeurs confiées à la Poste (1).
Comparaison des années 1906 et 1905.

		ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1906.	
		1906.	1905.		
Lettres et boîtes avec valeur déclarée.					
Nombre des lettres	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	243,832	245,887	- 2,055
		— de l'étranger.	78,222	74,696	+ 3,526
	originaires de l'étranger	Ensemble.	318,774	320,583	- 1,809
		Ensemble.	426,359	428,448	- 2,089
Nombre des boîtes	originaires de l'intérieur	à destination de l'étranger.	748	891	- 143
		originaires de l'étranger	6,381	5,939	+ 442
		Ensemble.	7,069	6,830	+ 239
		Totaux.	433,488	436,378	- 2,890
Montant des lettres	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	406,033,792 41	399,051,437 70	+ 6,972,354 71
		— de l'étranger.	81,981,579 41	78,551,284 84	+ 3,330,294 27
	originaires de l'étranger	Ensemble.	488,918,371 57	478,612,722 54	+ 10,305,648 98
		Ensemble.	573,910,383 17	560,831,359 03	+ 11,079,024 00
Montant des boîtes	originaires de l'intérieur	à destination de l'étranger	461,425 1	554,080 35	- 92,655 34
		originaires de l'étranger	1,699,988 90	1,338,017 90	+ 361,971 00
		Ensemble.	2,161,413 90	1,892,098 25	+ 269,315 65
		Totaux.	576,001,766 34	563,220,386 48	+ 12,781,379 86
Produit	port		101,135 88	92,803 55	+ 8,332 33
		droit proportionnel et droit fixe réunis.	460,447 34	463,717 87	- 3,270 53
		Ensemble.	561,583 22	556,521 42	+ 5,061 80
		Totaux.	561,583 22	556,521 42	+ 5,061 80
Nombre de lettres perdues ou spoliées			10	2	+ 8
Montant total des valeurs perdues et remboursées			(1) 9,356 91	(2) 9,660 2	+ 303 31
Mandats et bons de poste.					
Nombre de	mandats de et à destination de l'intérieur		(1) 4,832,014	(2) 4,764,568	+ 67,446
		bons de poste	1,675,619	1,601,072	+ 74,547
	mandats originaires de l'intérieur	à destination de l'étranger	591,806	568,181	+ 23,625
		Ensemble.	4,099,438	3,933,721	+ 165,717
Montant des	mandats originaires de l'étranger		566,636	639,811	- 73,175
		Totaux.	4,666,074	4,573,502	+ 92,572
	mandats de et à destination de l'intérieur		(1) 235,905,983 30	(2) 219,832,844 81	+ 16,073,138 49
		bons de poste	14,271,807 2	13,630,102 2	+ 641,705 0
Produit de la taxe.	Mandats du service intérieur		35,709,148 41	32,457,165 29	+ 3,251,983 12
		Ensemble.	281,377,939 80	265,519,112 10	+ 15,858,827 70
	Mandats du service international		36,060,000 14	32,442,262 78	+ 3,617,737 36
		Totaux.	317,437,939 94	297,961,374 88	+ 19,476,565 06
Mandats et bons de poste remboursés à charge du Trésor.			46	8	+ 38
			467	323 05	+ 143 95
Effets de commerce.					
a. Acceptation.					
Nombre d'effets déposés.			40,481	36,472	+ 4,009
Produit de la taxe			8,096 90	7,201 40	+ 895 50
Nombre de protêts.			206	230	- 24
			136	142	- 6
b. Encaissement.					
Nombre d'effets			3,354,923	3,203,326	+ 151,597
Montant des effets			3,124,010	2,979,220	+ 144,790
Produit de la taxe			850,687,592 41	774,688,059 59	+ 75,999,532 82
Nombre d'effets protestés			(1) 1,232,783 69	1,450,342 90	- 217,559 21
			87,970	62,333	+ 25,637
			128,458	124,809	+ 3,649

(1) Outre les valeurs mentionnées au présent tableau, la Poste n'en 1906, transporté celles qui renfermaient 3,589,651 lettres recommandées, 272 de ces lettres ont été perdues dans le service belge.

(2) Mont fr. 2,260 à charge du Trésor.

(3) Mont fr. 2,650 à charge du Trésor.

(4) Non compris : 1° 24,276 mandats, s'élevait à fr. 25,063,593.20, mis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce ; 2° une somme de fr. 534,307 (asse fr. 3,738.49), liquidée, pour compte du Département de l'Agriculture, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues impropres à la consommation et 3° une somme de fr. 1,388,375.04 (asse fr. 3,126.21) payée, pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec prime.

(5) Non compris : 1° 25,082 mandats, s'élevait à fr. 27,430,376.67 mis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce ; 2° une somme de fr. 770,247 (asse fr. 2,479.45), liquidée, pour compte du Département de l'Agriculture, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues impropres à la consommation, et 3° une somme de fr. 2,537,823.47 (asse fr. 3,291.11) payée, pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec prime.

(6) Y compris les taxes perçues pour l'envoi d'avis de paiement ou de non-paiement (fr. 1,368.90), pour le paiement, aux instituteurs en tournée, d'effets non soldés à présentation (fr. 489.30), et pour la remise, à des tiers, les acquiescés de versement en compte courant (fr. 43.10).

N° H. (Suite.) — Mouvement des valeurs confiées à la Poste.
Comparaison des années 1906 et 1905.

	ANNÉES.		DIFFÉRENCES pour 1906.
	1906.	1905.	
Quittances.			
Encaissement.			
Nombre de quittances déposées (service intérieur)	(1) 40,312,136	9,522,151	+ 789,682
Montant des quittances	{ déposées 466,883,665 10 { encaissées (1) 403,147,197 12	420,223,132 58	+ 16,660,532 22
Produit de la taxe		365,842,585 94	+ 37,301,611 18
	(1) 4,823,835 53	4,690,232 35	+ 133,604 20
Abonnements aux journaux.			
Nombre d'abonnements demandés	{ Journaux belges 625,929 { — étrangers (1) 36,176	560,080	+ 65,849
Totaux		34,031	+ 2,142
	562,105	594,111	+ 67,991
Montant des abonnements souscrits	2,607,045 69	2,606,802 36	+ 60,243 13
Produit de la taxe	74,403 47	68,622 26	+ 5,781 21
Permis de pêche.			
Nombre de permis délivrés	88,235	78,163	+ 10,072
Montant des permis délivrés	197,513	173,999	+ 23,514
Produit de la taxe	9,263 50	8,138 60	+ 1,124 90
Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.			
Encaissement.			
Nombre de coupons et de titres amortis déposés	414,580	435,741	- 21,161
Montant des coupons et des titres amortis	{ déposés 4,179,877 42 { encaissés 4,151,696 40	4,184,091 03	- 4,216 62
Produit de la taxe		4,159,467 67	- 7,774 27
	2,267 44	2,582 35	- 314 91
Récouvrements de valeurs avec l'étranger.			
Nombre de valeurs déposées	{ originaires de l'intérieur (1) 58,515 { — l'étranger (1) 415,286	58,407	+ 8
Montant des valeurs		412,270	+ 3,016
{ à recouvrer	{ — l'intérieur (1) 4,280,578 98	4,235,320 48	+ 45,258 50
	{ — l'étranger (1) 5,005,682 28	4,933,398 58	+ 82,283 69
	{ recouvrés (1) 3,397,938 90	3,299,503 08	+ 98,435 82
	{ — l'étranger 3,999,006 41	3,888,587 87	+ 110,418 27
Taxes d'encaissement perçues sur les valeurs reçues de l'étranger.	(1) 9,058 70	8,370 30	+ 688 40
Nombre de valeurs protestées en Belgique	{ par huissiers 172 { par agents des postes 40	159	+ 13
		42	- 2

(1) Y compris 91,351 quittances d'envois contre remboursement s'élevant à fr. 250,148.51 et ayant donné un produit de fr. 14,816 02.

(2) Non compris 1,132 inscriptions à des journaux étrangers, dont la taxe est confondue avec celle des mandats internationaux.

(3) Ce recouvrement, qui comprend les envois contre remboursement, fait défaut pour les valeurs belges à destination de la Hongrie.
(4) Y compris 31,709 envois contre remboursement s'élevant à fr. 674,908.39 et pour lesquels on a perçu fr. 2,633.00 du chef de taxe d'encaissement des envois recouverts.

DÉSIGNATION OU MOUVEMENT.		LETTRÉS							TOTAUX.	CARTES POSTALES.	CARTES DE VISITE sans attache cursive.
		PRIVÉES				DE SERVICE					
		ordinaires.	recommandées.	assurées.	Ensemble.	ordinaires.	recommandées.	Ensemble.			
Intérieur.	En 1906	113,818,739	1,497,965	243,557	115,560,256	29,746,310	2,725,516	32,471,826	146,032,112	37,156,302	8,465,964
	En 1905	109,816,728	1,474,567	245,857	111,457,152	24,518,786	2,637,450	31,215,716	142,762,896	35,349,148	8,222,500
	Différences	+ 3,992,011	+ 23,398	- 2,300	+ 4,063,074	+ 4,227,524	+ 88,066	+ 1,256,110	+ 3,269,216	+ 1,807,154	+ 243,464
Expositions de Belgique.	En 1906	28,488,814	1,612,648	(a) 75,910	29,610,432	50,593	34,287	84,879	29,695,407	12,162,250	"
	En 1905	27,638,721	984,038	(b) 78,297	28,538,045	69,243	34,999	94,244	28,602,290	11,799,075	"
	Différences	+ 850,093	+ 628,610	+ 2,613	+ 1,072,387	- 13,650	- 3,712	- 9,965	+ 1,093,117	+ 363,175	"
Expositions de l'étranger.	En 1906	25,630,381	1,153,646	(c) 113,966	26,737,393	98,044	11,856	110,900	27,507,696	10,350,738	"
	En 1905	25,603,186	1,106,378	(d) 115,201	26,714,765	119,532	13,068	130,520	26,445,285	9,608,664	"
	Différences	+ 267,195	+ 47,268	- 1,235	+ 24,628	- 21,488	- 11,212	- 19,620	+ 1,062,411	+ 742,074	"
En général.	En 1906	168,187,967	3,665,001	(e) 133,468	172,319,086	29,895,567	2,771,759	32,667,326	201,982,412	99,670,786	8,465,964
	En 1905	162,551,617	3,512,975	(f) 115,498	166,169,990	24,694,073	2,746,417	31,440,490	187,846,416	96,735,287	8,222,500
	Différences	+ 5,636,350	+ 152,026	+ 17,970	+ 6,149,096	+ 5,201,494	+ 25,342	+ 1,226,836	+ 14,135,996	+ 2,935,500	+ 243,464

(a) Dont 718 boîtes avec valeur déclarée.

(b) Dont 591 boîtes avec valeur déclarée.

(c) Dont 4,581 boîtes avec valeur déclarée.

(d) Dont 5,939 boîtes avec valeur déclarée.

(e) Dont 7,009 boîtes avec valeur déclarée.

(f) Dont 6,350 boîtes avec valeur déclarée.

(g) Y compris 91,951 quittances d'envois contre remboursement.

(h) Y compris les envois contre remboursement.

(i) Y compris 31,799 envois contre remboursement.

(j) Les abonnements aux journaux belges, pris à l'étranger, sont compris dans le mouvement à l'intérieur.

(k) Les lettres originaires de l'étranger tombées en retard sont renvoyées directement par les bureaux d'échange sans en tenir attache.

(l) Ces chiffres se décomposent comme il suit :

Expédiés . . .	remis par la Poste	164,179
	— le Télégraphe	2,296,215
	Total	2,460,394

(*) Le nombre des expéditions originaires de l'étranger est compris dans celui de 2,460,394 figurant en tête de la colonne.

statistiques du mouvement postal.

années 1906 et 1905.

[illegible]

N° IV. — Recettes postales de toutes natures.

		PRODUIT des timbres-poste employés à l'affran- chissement des corres- pondances et des valeurs d'entassement (moins les effets et les papiers de pêche), des enveloppes timbrées, des cartes postales, des cartes-lettres et des rétro-lettres	TAXE sur les effets de commerce à l'acceptation et à l'encasement	TAXE d'affranchisse- ment en espèces des journaux. (Abonnements — poste).	TAXE sur les abonnements aux JOURNAUX.	TAXE sur la vente des permises de pêche.	TAXE Service interne.
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Résultats de l'année	1906 . . .	29,428,749 08	1,241,879 80	750,026 61	74,403 47	9,963 30	574,912 40
	1905 . . .	28,348,254 33	1,168,485 30	720,257 54	68,628 26	8,138 60	544,868 20
Différences pour 1906.	en plus . .	1,410,495 65	83,744 80	29,785 07	5,781 21	1,824 90	30,043 90
	en moins . .	"	"	"	"	"	"

N° V. — Relevé des timbres-poste, enveloppes timbrées, cartes postales,

QUAN

TIMBRES-POSTE.											
		1 centime.	2 cent.	5 cent.	10 cent.	20 cent.	25 cent.	35 cent.	50 cent.	1 franc.	2 francs.
		1 centime.	2 cent.	5 cent.	10 cent.	20 cent.	25 cent.	35 cent.	50 cent.	1 franc.	2 francs.
Résultats de l'année	1906 . .	101,199,927	21,878,115	96,629,668	119,476,042	7,227,319	30,105,968	1,835,014	2,258,012	475,821	115,822
	1905 . .	104,206,052	22,252,481	91,590,680	115,132,890	6,821,616	19,500,814	1,791,175	2,049,353	415,071	106,516
Différences pour 1906.	en plus.	12,603,841	"	5,338,619	4,143,152	405,423	595,551	44,218	170,159	37,750	9,102
	en moins.	"	384,308	"	"	"	"	"	"	"	"

		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Résultats de l'année	1906 . .	1,971,999 27	427,363 50	4,831,466 40	11,947,904 20	1,443,447 86	5,036,241 25	642,569 03	1,111,250	472,821	231,245
	1905 . .	1,845,060 83	445,240 63	4,564,334 45	11,813,380	1,384,363 39	4,877,454 50	626,911 25	1,924,679	415,071	213,022
Différences pour 1906.	en plus.	126,038 44	"	266,993 95	434,515 20	51,084 60	148,887 75	16,658 05	31,577	37,750	18,214
	en moins.	"	7,686 12	"	"	"	"	"	"	"	"

VA

(a) Il n'a été porté en recette, en 1906, que fr. 50,670,813-23, soit en moins fr. 1,017,717-01, montant de la valeur des timbres-poste employés : 1° pour laxe des non-valeurs, 2° pour dépôt à la Caisse d'épargne, etc.; 3° pour remboursement au Télégraphe des frais d'experts représentés en timbres-poste sur des objets remis à domicile par les porteurs du Télégraphe; 4° pour la liquidation des sommes dont les bureaux des postes sont à découvert de chef de la caisse des correspondances par experts; et 5° pour timbres ajoutés comme appel sur les bous de poste.

En 1905, il avait été porté en recette fr. 29,481,628-25.

Comparaison des années 1906 et 1905.

DATE DE POSTE.	Taxe sur les bons de poste.	PRODUITS extraordinaires.	RELICAT des décomptes avec les offices étrangers en plus (+) ou en moins (-).	ENSEMBLE.	Observations.
Service international.					
Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	
332,344 42	106,368 60	64,520 60	893,673,07	33,473,878 45	
310,877 16	101,314 16	68,331 26	838,756 01	32,184,635 41	
21,963 98	4,994 45	"	4,917 06	1,389,042 74	
"	"	3,810 66	"	"	

cartes-lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1906 et 1905.

ITÉS.

	ENVELOPPES timbrées de 11 centimes.	CARTES POSTALES.				CARTES-LETTRES.		CHIFFRES-TAXES.						TOTAL.
		SIMPLES.		DOUBLES.		DE 10 cent.	DE 25 cent.	DE 5 cent.	DE 10 cent.	DE 20 cent.	DE 50 cent.	DE 1 franc.		
		DE 5 cent.	DE 10 cent.	DE 10 cent.	DE 20 cent.									
	181,000	50,802,242	2,635,153	282,705	26,101	4,542,065	32,810	318,810	827,881	288,806	89,147	12,087	527,079,008	
	150,130	19,680,212	2,706,576	286,771	18,421	4,504,191	38,035	387,100	820,452	828,703	87,793	13,619	601,718,169	
	4,800	1,003,000	"	19,324	"	137,625	"	"	1,459	"	1,352	328	+ 37,850,839	
	"	"	50,393	"	2,717	"	5,425	83,290	"	339,807	"	"		

EURS.

Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
17,018 90	2,344,612 15	363,618 30	28,270 50	5,240 80	481,266 60	8,227 50	15,919 50	82,768 10	117,779 20	44,573 50	13,197		31,222,619 37			(a)
16,511 42	2,494,402 15	370,057 00	28,677 10	5,681 20	450,420 10	9,508 75	18,405	87,143 20	165,710 80	43,897 50	12,859		30,569,534 35			
531 60	50,150	"	1,501 40	"	13,767 50	"	"	141 90	"	676	328					
"	"	7,019 30	"	443 40	"	1,281,25	5,104 50	"	87,961 40	"	"					+ 1,218,076 02

N° VI. — *Relevé des permis de pêche délivrés.*
Comparaison des années 1906 et 1908.

DÉSIGNATION du MOUVEMENT.		PÉRIODE de fr.						TOTAL.
		1 (simples)	2 (doubles)	3 (simples)	4 (doubles)	5 (simples)	10 (simples)	
QUANTITÉS.								
Résultats de l'année	1906. . .	27,451	2,067	48,516	5,732	591	4,448	88,235
	1905. . .	24,433	1,753	43,083	4,668	525	3,703	78,163
Différences pour 1906	en plus. .	2,718	314	5,463	1,066	66	445	+ 10,072
	en moins.	»	»	»	»	»	»	
VALEURS.								
Résultats de l'année	1906. . .	Fr. 27,151	Fr. 4,134	Fr. 97,092	Fr. 22,928	Fr. 4,728	Fr. 44,480	Fr. 197,513
	1905. . .	24,433	3,506	86,166	18,664	4,200	37,020	173,999
Différences pour 1906	en plus. .	2,718	628	10,926	4,264	528	4,450	+ 23,514
	en moins.	»	»	»	»	»	»	

PARTIE C.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

(2)

TÉLÉGRAPHIES ET TÉLÉPHONES.

CHAPITRE I^{er}.

TÉLÉGRAPHES.

I.

Renseignements généraux.

RELATIONS INTERNATIONALES.

Les relations télégraphiques ont été ouvertes avec les îles Féroë, l'Islande, l'île de la Réunion, la Mauritanie, l'île Poulo-Condore (Indo-Chine française) et le Honduras britannique.

Des réductions de taxe ont été accordées pour les télégrammes échangés avec l'île de Madagascar.

*
* * *

L'emploi du langage convenu est autorisé dans la correspondance avec la Bulgarie.

*
* * *

De nouveaux câbles ont été immergés :

- 1^o Entre Duhnou (Allemagne) et Arendal (Norvège);
- 2^o Entre Porthcurno (Grande-Bretagne) et Fayal (îles Açores);
- 3^o Entre Fayal (îles Açores) et Saint-Vincent (cap Vert);
- 4^o Entre Saïgon (Indo-Chine française) et Pontianak (Bornéo néerlandais) avec point d'atterrissage à l'île Poulo-Condore;
- 5^o Entre Manille (île Luçon des Philippines) et Shanghai (Chine);
- 6^o Entre Tokio (Japon) et Guam (îles Mariannes ou Ladrões) en passant par les îles Bonins.

Statistique des correspondances.

§ 1. — TÉLÉGRAMMES PRIVÉS.

a. Services réunis.

Les résultats, en 1906 et en 1903, des deux services (intérieur et international) sont ci-après résumés et comparés :

CORRESPONDANCES					
	Intérieures.	Internationales		TOTAL.	
		au départ et à l'arrivée	en transit.		
Mouvement.	1906. .	5,622,152	5,352,370	524,080	7,478,582
	1905. .	5,589,126	5,203,482	485,954	7,278,559
Différence pour 1906. .		+ 55,006	+ 128,888	+ 58,129	+ 200,025
		ou + 0.92 %	ou + 4.02 %	ou + 7.85 %	ou + 2.73 %
Recette. . .	1906. .	2,090,042 05	2,686,467 46	299,554 99	5,075,844 50
	1905. .	2,071,507 05	2,539,278 19	275,572 46	4,906,457 70
Différence pour 1906. .		+ 18,555 00	+ 127,189 27	+ 25,962 55	+ 169,686 80
		ou + 0.89 %	ou + 4.97 %	ou + 8.70 %	ou + 5.46 %

b. Service intérieur.

Les 5,622,152 télégrammes privés, échangés en 1906 entre bureaux belges, comprennent entre autres catégories :

58,777 dépêches urgentes ou 1,071 sur 100,000;
 22,903 dépêches-mandats ou 632 sur 100,000;
 28,641 dépêches enregistrées ou 708 sur 100,000.

Le nombre des correspondances postales avec exprès, distribuées par les porteurs du télégraphe (1), s'élève :

pour 1906, à 2,296,215
 — 1903, à 2,248,728

soit, pour 1906, une augmentation de 50,490 correspondances ou de 2.23 p. c.

(1) Depuis le 1^{er} décembre 1887, ce service fonctionne dans toutes les localités du royaume pourvues d'un bureau télégraphique.

c. Service international.

Départ et arrivée :

Par rapport à 1903, le nombre des correspondances échangées, en 1906, entre la Belgique et les pays de l'étranger, a augmenté de 4.02 p. c.

Ce résultat est d'autant plus satisfaisant que l'année 1903 a eu un mouvement exceptionnel dû principalement à l'exposition universelle de Liège.

Le nombre des télégrammes urgents (1), compris dans celui des correspondances précitées et qui, en 1903, a été de 66,684, s'est élevé, en 1906, à 73,094, soit une augmentation de 6,410 télégrammes ou de 9.61 p. c.

Transit :

En 1906, le nombre des télégrammes privés en transit a été supérieur de 7.83 p. c. à celui de 1903.

Cette augmentation porte en grande partie sur le trafic anglo-allemand.

§ 2. — TÉLÉGRAMMES DE SERVICE.

Le nombre des télégrammes de service de l'État, émis sans application de taxe, s'est élevé, en 1906, à 11,338,215 dont 292,880 pour les besoins du service des télégraphes.

Les agents de l'État ont, en outre, transmis et reçu, pour le service des chemins de fer concédés, 136,983 télégrammes qui n'ont pas n'en plus donné lieu à perception de taxe.

Le nombre *total* des télégrammes de service traités par le personnel de l'État, en 1906, s'élève donc à 11,338,215 + 136,983 = 11,475,200.

Ces chiffres font voir que, à elles seules, les correspondances de service de l'État constituent à peu près le mouvement *complet* de la télégraphie de service.

Le nombre de ces correspondances	11,338,215
comparé au nombre similaire de l'année précédente	11,141,380
accuse une augmentation de	416,835
correspondances ou de 3.74 p. c.	

(1) Les télégrammes urgents internationaux sont taxés au triple des télégrammes ordinaires.

III.

Bureaux télégraphiques, développement du réseau et appareils.

§ 1. — BUREAUX.

	EN 1906.	EN 1905.	DIFFÉRENCE en 1906.
A. Bureaux ouverts au départ et à l'arrivée :			
1° Bureaux de l'Etat établis :			
a. Dans des stations de l'Etat.	809	804	+ 5
b. — de compagnies de chemins de fer.	42	39	+ 3
c. Dans des bureaux de poste ou au centre des villes ou communes.	413	379	+ 34
d. Dans des postes éclusiers.	8	8	—
e. — bureaux militaires.	8	8	—
Ensemble.	1,280	1,238	+ 42
2° Bureaux de compagnies de chemins de fer.	43	51	— 3
Totaux de A.	1,323	1,289	+ 34
B. Bureaux ouverts au départ seulement et établis :			
a. Dans des stations de l'Etat.	86	83	+ 3
b. — de compagnies de chemins de fer.	8	8	—
c. — bureaux de poste ou au centre des villes ou communes.	23	23	—
d. — postes éclusiers.	59	59	—
e. — bureaux militaires.	4	4	—
f. — bureaux de police.	4	4	—
Ensemble.	178	175	+ 3
Totaux de A et B.	1,506	1,464	+ 42
C. Bureaux de dépôt :			
a) disposant d'un poste téléphonique destiné à la transmission des télégrammes.	39	36	+ 3
b) non pourvus d'appareils de transmission.	628	651	— 23
Ensemble.	667	687	— 20
Totaux de A, B et C.	2,173	2,151	+ 22
D. Bureaux ouverts à la télégraphie de service seulement	97	94	+ 3
Totaux généraux.	2,270	2,245	+ 25

§ 2. — DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE.

		Situation au 31 décembre		DIFFÉRENCE
		1906.	1905.	en 1906.
		Kilomètres.	Kilomètres.	Kilomètres.
Longueur des lignes.	aériennes	6,591	6,509	+ 85
	souterraines	45	42	+ 3
	sous-fluviales	6	6	—
Câbles télégraphiques sous-marins (part de la Belgique) (1)		98	98	—
Totaux		6,713	6,625	+ 88
Développement total des fils conducteurs	aériens	35,938	35,143	+ 493
	souterrains	4,461	4,461	+ 10
	sous-fluviaux	30	30	—
Câbles télégraphiques sous-marins (part de la Belgique) (1)		517	517	—
Totaux		37,616	37,443	+ 503

Ces chiffres ne comprennent ni 577 kilomètres de lignes (portant 1.936 kilomètres de fils conducteurs) établies le long des cours d'eau, ni 634 kilomètres de fils établis aux frais des concessionnaires de chemins de fer.

Ces fils et les appareils qui les desservent sont, pour la plus grande partie, utilisés aux correspondances privées.

Au 31 décembre 1906, le réseau télégraphique de la Belgique se composait donc de 37,646 + 1,936 + 634 ou de 40,236 kilomètres de fils conducteurs.

Il existe en outre, à Bruxelles, 3,030 mètres de tubes pneumatiques servant à relier le bureau central à chacun des bureaux installés à la Bourse, à la station du Nord et à la station du Midi.

(1) Il s'agit des deux câbles reliant la Belgique à la Grande-Bretagne. Ces câbles, dont la longueur totale est de 196 kilomètres, appartiennent en commun et par moitié aux gouvernements des deux pays.

§ 3. — APPAREILS EN SERVICE.

Nombre d'appareils télégraphiques en service.	{	a. Système Morse (1)	1,722
		b. — Hughes	74
		c. — — installés en duplex . .	19
		d. — — — diplex . .	4
		e. Parleurs-récepteurs.	967
Total.			2,786

§ 4. — RACCORDEMENTS TÉLÉGRAPHIQUES PRIVÉS AU RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE
DE L'ÉTAT (ARRÊTÉ ROYAL DU 6 NOVEMBRE 1882).

Au 31 décembre 1906, 7 établissements privés étaient raccordés télégraphiquement à des bureaux télégraphiques.

(¹) Non compris les appareils des particuliers, du service hydraulique, ni les appareils loués aux concessionnaires de chemins de fer, ni ceux loués ou appartenant à d'autres administrations.

CHAPITRE II.

TÉLÉPHONES.

Renseignements généraux.

A. — TÉLÉPHONIE LOCALE.

Nouveaux réseaux. — Pendant l'année 1906, l'État a créé vingt réseaux téléphoniques auxiliaires ayant respectivement leur bureau central dans les localités suivantes : Jamoigne et Saint-Léger (groupe d'Arlon); Mettet (groupe de Charleroy); Harlebeke et Wacregghem (groupe de Courtrai); Aeltre, Gavere et Sottegem (groupe de Gand); Neerpelt (groupe de Landen); Roelenge-sur-Geer (groupe de Liège); Handzaeme et La Panne (groupe du Littoral); Le Rœulx (groupe de Mons); Gesves, Namèche, Naninne, Noville-Taviers, Vresse et Wellin (groupe de Namur); Flobecq (groupe de Tournai).

Le nombre des réseaux est ainsi porté à 182.

Transformation des installations des réseaux. — L'administration a achevé la transformation du réseau téléphonique de Liège.

Elle a commencé :

- 1° La réfection générale du réseau aérien de Courtrai;
- 2° La transformation du réseau d'Anvers : travaux préalables au transfèrement du bureau central dans le nouvel hôtel des téléphones, construction de canalisations souterraines, doublement des fils des sections de lignes aériennes, établissement de chevalets et de poteaux de dispersion, etc.

Bureaux publics. — Des bureaux publics téléphoniques ont été ouverts à Anvers (gare centrale, niveau des voies), Anvers (Sud), Bassevelde (station), Boussu (station), Braine-l'Alleud (station), Bruxelles (porte de Flandre), Clénée (station), Couillet (station), Court-Saint-Étienne (station), Courtrai (poste), Forest (Est), Gosselies (station), Gouvy (station), Jodoigne (poste), Maldegem (station), Ninove (station), Ostende (central), Ostende (Maria-kerke), Quevaucamps (station), Quiévrain (station), Saint-Josse-ten-Noode (rue du Méridien), Schaerbeck (station), Selzaete (station) et Zele (station), ce qui porte à 165 le nombre de ces bureaux.

Échange téléphonique de télégrammes. — Ce service s'est étendu dans le courant de l'année 1906 aux bureaux des localités ci-après : Aeltre, Harlebeke, Mettet, Naninne, Noville-Taviers, Roelenge-sur-Geer, Sottegem, Vresse, Wacregghem et Wellin.

Les bureaux de poste d'Anderlecht (rue Veeweyde), de Jodoigne et de La Plante (Namur) ont été pourvus d'appareils téléphoniques pour la transmission des télégrammes au réseau télégraphique général.

B. — TÉLÉPHONIE A GRANDE DISTANCE INTERNE.

Extension des relations. — Les réseaux d'Aeltre, Flobeeq, Gavere, Gesves, Handzaeme, Harlebeke, Jamaigne, La Panne, Mettet, Namèche, Naninne, Neerpelt, Noville-Taviers, Roelenge-sur-Geer, Rœulx, Saint-Léger, Sottegem, Vresse, Waereghem et Wellin ont été mis en relation avec tous les autres réseaux belges.

C. — TÉLÉPHONIE INTERNATIONALE.

Le service téléphonique anglo-belge qui, dans le réseau propre de Liège, était limité aux bureaux publics et à quelques postes appropriés à cette fin, a été étendu, dans les relations ouvertes au public, à tous les postes du réseau.

Les relations ci-après ont été ouvertes au public :

I. — Service anglo-belge.

1° Réseau propre de Bruxelles avec Douvres ;

2° Réseau propre de Gand avec Derby, Douvres, Leicester et Londres (grand réseau) ;

3° Bureaux publics et postes appropriés des réseaux propres de Landen et de Tournai avec Birmingham, Brighton, Bristol, Cambridge, Ipswich, Londres (petit réseau), Lowestoft, Norwich, Nottingham, Southampton et Yarmouth ;

4° Bureaux publics et postes appropriés des réseaux auxiliaires des groupes d'Anvers, de Charleroy, de Gand, de Landen, du Littoral, de Mons, de Namur et de Tournai avec Londres (petit réseau).

Les réseaux auxiliaires d'Aeltre, Flobeeq, Gavere, Gesves, Handzaeme, La Panne, Mettet, Namèche, Naninne, Neerpelt, Noville-Taviers, Roelenge-sur-Geer, Rœulx, Sottegem, Vresse et Wellin ont été mis en relation avec l'Angleterre dans les limites adoptées pour les autres réseaux auxiliaires des groupes dont ils font partie.

II. — Service franco-belge.

1° Groupes d'Anvers, Bruxelles, Courtrai et Tournai avec Agincourt, Attaques (Les), Auchy-les-Labassée, Audruicq, Audun-le-Roman, Avion, Baccarat, Badonviller, Bar-le-Duc, Barlin, Bayon, Beaufort, Bertry, Bézaube-la-Grande, Billy-Berclaux, Billy-Montigny, Blainville-sur-l'Eau, Blamont, Boeschépe, Bourges, Bousies, Bouxières-aux-Chênes, Bray-Dunes, Briey, Bully, Busigny, Cartignies, Catillon, Cercueil, Chambley-Bussières, Champenoux, Champigneulle, Chaumont, Colombey-les-Belles, Conflans-en-Jarnisy, Courrières, Deville-les-Rouen, Diarville, Dieulouard, Domèvre-en-Haye, Douvrin, Dreuil-les-Amiens, Dreux, Einville, Epinal, Erbéviller, Esquelbecq, Essey-les-Nancy, Felleries, Flavigny-sur-Moselle, Frelinghien, Frouard, Gerbéviller, Gommegnies, Grand-Fort-Philippe, Hangest-sur-

Somme, Harmes, Haroué, Hersin-Coupigny, Houdain, Inchy (Nord), Jarville, Landrecies, Laneuvelotte, Laneuveville-devant-Nancy, Laxou, Lay-Saint-Christophe, Lestrem, Leyr, Liessies, Liévin, Limoges, Liverdun, Lomme, Longuyon, Loos-en-Gohelle, Lunéville, Malzéville, Marainviller, Maxéville, Mazingarbe, Mézières-sur-Oise, Moncel-sur-Seille, Mons-en-Barœul, Montargis, Montigny (Somme), Montigny-en-Gohelle, Mouvaux, Moy, Neuville-Saint-Vaast, Nomény, Ogéviller, Oignies, Pavilly, Picquigny, Poix-du-Nord, Pont-à-Mousson, Pont-à-Vendin, Pont-Saint-Vincent, Prouzel, Pulnoy, Rémérville, Ribemont, Rouvroy, Saint-Dié, Saint-Max, Saint-Nicolas-du-Port, Saint-Pierre-Brouck, Saint-Venant, Sallaumines, Seichamps, Semeries, Souchez, Thiaucourt, Toul, Tournan, Vandéleville, Velaine-sous-Amance, Vernelles, Vers, Vézelize, Wingles, Wizernes;

2° *Groupes d'Anvers, Courtrai, Tournai et réseaux auxiliaires du groupe de Bruxelles avec Dombasle;*

3° *Groupes d'Anvers, Charleroy, Courtrai, Gand, Landen, Liège, Littoral, Mons, Namur, Tournai, Verviers, et réseaux de Louvain et de Malines avec Isle-Adam (L'), Saint-Leu-Taverny et Taverny;*

4° *Groupe d'Anvers avec Eprenay;*

5° *Réseaux propres d'Anvers, Bruxelles, Courtrai et Tournai avec Berck-Ville, Cagnicourt, Desvres, Frévent, Fruges, Inchy-en-Artois, Marquise, Neufchâtel, Oisy-le-Verger, Pont-de-Briques-Saint-Étienne, Saint-Martin-Boulogne, Samer, Vaulx-Vrancourt, Wimeroux et Wimille;*

6° *Groupe d'Arlon avec Chaumont et Saint-Dié;*

7° *Réseaux d'Arlon et de Libramont avec Serronville;*

8° *Groupe de Bruxelles avec Bouray, Breuille, Cergy, Chambourcy, Charny, Daupmart, Grisy-Suisnes, Jossigny, Moisenay, Montceaux, Nesles-La-Vallée, Parmain, Pavillons-sous-Bois, Quincy-Ségy, Recloses, Saclay, Saint-Hilliers, Saint-Mard, Saint-Omer, Valenton, Villeparisis et Villiers-Adam;*

9° *Groupes de Charleroy, Gand, Landen, Liège, Littoral, Mons, Namur, Termonde, Verviers et réseaux de Louvain et de Malines avec Bourges, Dreux, Limoges et Tournai;*

10° *Groupes de Charleroy, Chimay, Landen, Namur, Termonde et Verviers avec Lens, Lomme et Mons-en-Barœul;*

11° *Groupes de Charleroy, Gand, Landen, Littoral, Mons, Termonde, Verviers et réseaux de Louvain et de Malines avec Montargis et Nancy;*

12° *Groupes de Charleroy et de Chimay avec Landrecies et Semeries;*

15° *Réseaux propres de Charleroy, Liège, Mons et Namur avec Agincourt, Audun-le-Roman, Baccarat, Badonviller, Bar-le-Duc, Bayon, Bézaube-la-Grande, Blainville-sur-l'Eau, Blamont, Bouxières-aux-Chênes, Briey, Cerceuil, Chambley-Bussières, Champenoux, Champigneulle, Chaumont, Colombey-les-Belles, Conflans-en-Jarnisy, Diarville, Dieulouard, Dombasle, Domèvre-en-Haye, Einville, Epinal, Erbéviller, Essey-les-Nancy, Flavigny-sur-Moselle, Frouard, Gerbéviller, Haroué, Jarville, Laneuvelotte, Laneuveville-devant-Nancy, Laxou, Lay-Saint-Christophe, Leyr, Liverdun, Lunéville, Malzéville, Marainviller, Maxéville, Moncel-sur-Seille, Nomény, Ogéviller*

Pont-à-Mousson, Pont-Saint-Vincent, Pulnoy, Réméréville, Saint-Dié, Saint-Max, Saint-Nicolas-du-Port, Seichamps, Thiaucourt, Toul, Vandéleville, Velaine-sous-Amance et Vézelize;

14° *Réseaux propres* de Charleroy et de Mons avec Longuyon et Mouvaux;

15° *Réseau propre* de Charleroy avec Aire-sur-la-Lys, Blendecques, Boulogne-sur-Mer, Hénin-Liétard, Orchies, Origny-Sainte-Benoite, Rethel et Soissons;

16° *Groupe* de Chimay avec Buironfosse, Mouvaux, Nancy et Wimpy;

17° *Groupes* de Courtrai et de Tournai avec Berlaumont, Cousolre, Gœgnies-Chaussée, Hautmont, Jeumont, Longwy, Nancy et Pont-sur-Sambre;

18° *Réseaux propres* de Courtrai et de Tournai avec Lisieux;

19° *Groupes* de Gand et du Littoral avec Bray-Dunes, Esquelbecq, Lomme, Mons-en-Barœul et Mouvaux;

20° *Réseaux auxiliaires* des groupes de Gand et de Liège avec Lens;

21° *Réseau propre* de Gand avec Boulogne-sur-Mer et Hautmont;

22° *Groupes* de Liège, de Mons et réseaux de Louvain et de Malines avec Lomme et Mons-en-Barœul;

23° *Groupes* de Liège et de Namur avec Montargis;

24° *Réseaux propres* de Liège, Louvain, Malines, Mons et groupe du Littoral avec Attaques (Les) et Audruicq;

25° *Réseaux propres* de Liège, Louvain, Malines et Mons avec Auchy-les-Labassée, Boeschépe, Dreuil-les-Amiens, Hangest-sur-Somme, Houdain, Lestrem, Montigny (Somme), Picquigny, Prouzel, Ribemont et Vers;

26° *Réseau propre* de Liège avec Avion, Barlin, Beaufort, Billy-Berclaux, Billy-Montigny, Bray-Dunes, Bully, Courrières, Deville-les-Rouen, Doullens, Douvrain, Esquelbecq, Frelinghien, Harmes, Hersin-Coupigny, Liévin, Loos-en-Gohelle, Mazingarbe, Mézières-sur-Oise, Montigny-en-Gohelle, Montreuil, Mouvaux, Moy, Neuville-Saint-Vaast, Oignies, Pavilly, Pont-à-Vendin, Querrieu, Rouvroy, Saint-Saulve, Saint-Venant, Sallaumines, Souchez, Vermelles, Wingles et Wizernes;

27° *Groupe* du Littoral et réseaux de Louvain, Malines et Mons avec Guines;

28° *Groupe* du Littoral avec Sangatte;

29° *Réseaux propres* de Bruges et d'Ostende avec Avesnes, Berlaumont, Boulogne-sur-Mer, Cousolre, Gœgnies-Chaussée, Hautmont, Jeumont et Pont-sur-Sambre;

30° *Réseaux* de Louvain, Malines et Mons avec Beuvry, Bruay, Choques, Frelinghien et Nocux-les-Mines;

31° *Réseaux* de Louvain et de Malines avec Mouvaux;

32° *Réseau* de Malines avec Bergues et Vieux-Berquin;

33° *Réseau propre* de Mons avec Bray-Dunes et Esquelbecq;

34° *Réseaux auxiliaires* du groupe de Mons avec Croix, Hem-Forest, Lannoy, Mouvaux et Wasquehal;

35° *Groupe* de Namur avec Hargnies, Roerui et Vireux-Molhain.

Les nouveaux réseaux auxiliaires belges livrés à l'exploitation dans le courant de l'année 1906 ont été mis en relation avec la France dans les limites

adoptées pour les autres réseaux auxiliaires des groupes dont ils font partie.

Les groupes d'Anvers, Bruxelles, Courtrai et Tournai sont actuellement ouverts, sans restriction, au service avec tous les réseaux français du département du Nord. Les nouveaux réseaux qui seront créés dans ledit département seront autorisés, dès leur mise en service, à communiquer avec les quatre groupes belges susmentionnés.

III. — *Service germano-belge.*

1^o Groupes d'Anvers, Bruxelles, Charleroy, Courtrai, Gand, Landen, Liège, Littoral, Mons, Namur, Termonde, Tournai, Verviers et réseaux de Louvain et de Malines avec Sandhofen ;

2^o Groupes d'Anvers, Bruxelles, Charleroy, Gand, Landen, Verviers et réseau propre de Liège avec Ludwigsbafen (Rhin) ;

3^o Groupes d'Anvers, Bruxelles, Verviers et réseau propre de Liège avec Godesberg, Heidelberg et Limburg (Lahn) ;

4^o Groupes d'Anvers, Bruxelles et réseaux propres de Bruges, Ostende, Namur et Verviers avec Altenahr ;

5^o Groupes d'Anvers, Bruxelles et réseaux propres de Charleroy, Gand et Verviers avec Frankenthal ;

6^o Groupes d'Anvers, Bruxelles et Landen avec Neuwied et Weisenthurn ;

7^o Groupes d'Anvers et de Bruxelles avec Attendorn, Bolchen, Brühl, Château-Salins, Darmstadt, Delme, Eberstadt (Darmstadt), Furth (Bavière), Gelnhausen, Hamm (Westphalie), Hersfeld, Kettwig, Kurzel (Lorraine), Linz, Meckenheim, Morchingen (Lorraine), Nuremberg, Remilly, Rudesheim (Rhin), Saarbourg (Lorraine), St-Avoid, St-Goar, St-Goarshausen, Soest et Trarbach ;

8^o Groupe d'Anvers et réseau propre de Bruxelles avec Bergedorf, Blankenese, Dulmen, Harburg (Elbe), Menzelen-station, Rees, Rheinberg et Wandsbek ;

9^o Réseaux propres d'Anvers et de Bruxelles avec Alfeld (Leine), Birstein, Buir, Busendorf, Dieuze, Fuhlsbuttel, Hagenau (Alsace), Neuulm (Bavière), Pfalzbourg, Saargemund, Schiffbek, Straelen, Ueckingen, Ulm et Zweibrücken ;

10^o Groupe d'Anvers avec Aldekerk, Arnsberg, Bath-Ittohenfeld, Emmerich, Greifath et Mörs ;

11^o Réseaux propres d'Anvers et de Liège et réseaux auxiliaires du groupe de Verviers avec Malmédy ;

12^o Réseau propre d'Anvers avec Sundern ;

13^o Réseaux auxiliaires du groupe d'Anvers avec Aigringen, Ars, Brème, Bremerhaven, Hagondange, Hayange, Hildesheim, Maizières, Rhine (Westphalie) et Thionville ;

14^o Réseaux d'Arion et de Libramont avec Aix-la-Chapelle, Benrath, Bonn, Cologne, Dormagen, Dusseldorf, Eschweiler, Essen (Ruhr), Francfort-sur-

Mein, Gerresheim, Heddernheim, Horrem, Kalk, Mulheim (Rhin), Neuss, Offenbach (Mein), Ratingen, Remscheid, Siegburg et Stolberg (Rhin);

13° *Groupes de Bruxelles, Charleroy, Namur, Verviers et réseau propre de Liège avec Lechenich;*

16° *Groupe de Bruxelles avec Hildesheim;*

17° *Réseau propre de Bruxelles avec Heilbronn et Mulhouse (Alsace);*

18° *Groupes de Charleroy, Courtrai, Gand, Landen, Littoral, Mons, Namur, Termonde, Tournai et réseaux de Louvain et de Malines avec Hergenrath;*

19° *Réseaux propres de Charleroy, Courtrai, Gand, Landen, Bruges, Ostende, Louvain, Malines, Mons, Namur, Termonde, Alost et Tournai avec Herbesthal;*

20° *Réseaux propres de Charleroy, Mons et Namur avec Carlsruhe (Bade), Durlach et Ettlingen;*

21° *Réseaux auxiliaires des groupes de Gand, du Littoral et de Termonde avec Hamborn;*

22° *Réseau propre de Liège et groupe de Verviers avec Eitorf et Rudesheim (Rhin);*

23° *Groupes du Littoral, de Termonde et réseaux de Louvain et de Malines avec Mannheim;*

24° *Réseau propre de Verviers avec Lippstadt.*

Les réseaux auxiliaires d'Aeltre, Flobecq, Gavere, Gesves, Handzaeme, Harlebeke, La Panne, Mettet, Namèche, Naninne, Neerpelt, Noville-Taviers, Roelinge-sur-Geer, Rœulx, Sottegem, Vresse, Waereghem et Wellin ont été mis en relation avec l'Allemagne dans les limites adoptées pour les autres réseaux auxiliaires des groupes dont ils font partie.

IV. — Service néerland-belge.

1° *Groupes d'Anvers, Bruxelles, Charleroy, Courtrai, Gand, Landen, Liège, Littoral, Mons, Namur, Termonde, Tournai, Verviers et réseaux de Louvain et de Malines avec les bureaux téléphoniques d'Aalsmeer, Axel, Baardwijk, Bedum, Berkel, Bleiswijk, Blerick, Bodegraven, Boskoop, Brielle, Brummen, Coevorden, Cuijk, Dalfsen, Dedemsvaart, de Lier, Den Post, Dieren, Dongen, Dragten, Ede, Elst (Gelderland), Eysden, Geldermalsen, Geldrop, Gennep, Griendtsveen, Haarlemmermeer, Helenaveen, Hillegom, Honselersdijk, Kralingsche-Veer, Laren (Noordholland), Menaldum, Mijdrecht, Muiden, Nieuwe-Niedorp, Nunspeet, Oosterbeek, Oudewater, Oudgastel, Oudkarspel, Papendrecht, Poeldijk, Raalte, Ridderkerk, Rijnsburg, Roelofarendsveen, Scherpenzeel, Schijndel, Schipluiden, Schoonhoven, Slijk-Ewijk, Soest, Steeg, Terborg, Tholen, Uden, Veenendaal, Venhuizen, Venraij, Vinkeveen, Vlijmen, Voorschooten, Waddinxveen, Warmond, Werkendam, Wieringerwaard, Winsum, Wormerveer, Woudrichem, Zevenaar, Zevenhuizen, Zierikzee, Zoetermeer et Zwijndrecht;*

2° *Groupes d'Anvers, Bruxelles, Charleroy, Landen, Liège, Namur, Verviers et réseaux propres de Courtrai, Gand, Bruges, Ostende, Louvain,*

Malines, Mons, Termonde, Alost et Tournai avec Amstenrade et Beek (Limbourg);

3° Groupes d'Anvers, Bruxelles, Charleroy, Courtrai, Gand, Landen, Liège, Littoral, Mons, Namur, Termonde, Verviers et réseaux de Louvain, Malines et Tournai avec Bruinisse, Hansweert, Sint-Maartensdijk et Wemeldinge;

4° Groupes d'Anvers, Bruxelles, Charleroy, Landen, Liège, Namur, Verviers et réseaux propres de Courtrai, Gand, Bruges, Ostende, Louvain, Malines, Mons, Termonde et Tournai avec Houthem-Sint-Gerlach.

Les réseaux auxiliaires d'Alost, Flobecq, Gavere, Gesves, Handzaeme, Harlebeke, La Pannet, Mettet, Namèche, Naninne, Neerpelt, Noville-Taviers, Roclenge-sur-Geer, Rœulx, Sottegem, Vresse, Waerrghem et Wellin ont été mis en relation avec les Pays-Bas dans les limites adoptées pour les autres réseaux auxiliaires des groupes dont ils font partie.

V. — Service avec le Grand-Duché de Luxembourg.

Tous les nouveaux réseaux belges, créés dans le courant de l'année 1906, avec tous les postes téléphoniques du Grand-Duché pourvus de microphones.

Renseignements statistiques.

Bureaux centraux téléphoniques.

	31 décembre 1906	31 décembre 1905	DIFFÉRENCES pour 1906.
Bureaux centraux annexés à des bureaux téléphoniques	138	137	+ 21
— — — — — postaux	12	13	— 1
— — — — — installés dans des bâtiments spéciaux, au centre des localités	12	12	—
Totaux	182	162	+ 20

Ces 182 bureaux centraux téléphoniques sont répartis en 17 exploitations téléphoniques locales (groupes ou réseaux). (Voir ci-dessous la liste de ces exploitations.)

Échange des télégrammes par téléphone entre les bureaux téléphoniques et les abonnés des réseaux locaux.

GROUPES OU RÉSEAUX.	Nombre de bureaux téléphoniques de ces groupes. 31 décembre 1906.	MOUVEMENT.		
		Année 1906.	Année 1905.	Différences pour 1906.
<i>Bruxelles, Braine-l'Alleud, Braine-le-Comte, Cortenberg, Court-Saint-Étienne, Engelen, Genbloux, Grange, Grammont, Groenenstadt, Hal, Nivelles, Overysche, Vilvorde, Virginal, Wavre</i>	13	310,700	206,043	+ 23,707
<i>Anters, Boom, Cappellen, Lierre, Moll, Turnhout</i>	6	565,132	514,419	+ 18,715
<i>Arlon, Bastogne, Bertrix, Bouillon, Etalle, Florenville, Halley-la-Neuve, Jambonne, Lavaux, Linn, Libramont, Messancy, Neufchâteau, Pailleur, Saint-Hubert, Saint-Léger, Saint-Médard, Tintigny, Virton</i>	12	20,431	18,830	+ 1,061
<i>Charleroi, Acoz, Bascoup, Beaumont, Binche, Châteauneuf, Fleurus, Florimont, Fontaine-l'Évêque, Gosselies, La Buisserie, La Louvière, Mettel, Namines, Philippeville, Sivry, Sommelette, Taminies, Thillies, Tilman, Walecourt.</i>	18	227,377	216,163	+ 11,412
<i>Chimay, Conville, Marimbou, Momignies, Seignies</i>	4	11,829	11,821	— 122
<i>Courtrai, Comines, Harichecke, Ieghem, Menin, Moucron, Poperinghe, Roulers, Staden, Waereghem, Ypres.</i>	8	18,212	12,122	+ 6,090
<i>Gand, Aelst, Audenarde, Berchem-lez-Audenarde, Deynze, Ekeloo, Gavers, Renaix, Selzele, Sotteghem, Thilt.</i>	11	149,270	127,634	+ 1,616
<i>Landen, Dier, Hannout, Hasselt, Jodoigne, Looz, Neerpelt, Orp, Saint-Troude, Tirkemont, Waremme</i>	10	37,770	36,002	+ 1,081
<i>Liege, Amay, Andenne, Engis, Esneux, Fexhe, Huy, Marche, Modave, Ouffet, Rocheng, Seraing, Solvay-Tintin, Sprimont, Tongres, Trooz, Vié.</i>	15	145,208	145,600	+ 1,518
<i>Groupe du Édouard (Bruges, O-sende, Blankenberghe, Dixmude, Fumes, Gistel, Hamme, Heyst, La Panne, Middelkerke, Nieuport, Oostcamp, Thourout).</i>	10	108,030	103,471	+ 5,488
<i>Louvain</i>	1	23,190	20,885	+ 1,508
<i>Mairiaux</i>	1	5,505	6,552	— 1,027
<i>Mons, Bour, Ecaussinnes, Fohy, Giry, La Bouverie, Quilly, Quévrain, Raoul (Lc), Roisin, Saint-Ghislain, Soignies.</i>	7	74,702	75,003	+ 1,697
<i>Namur, Braunsberg, Cney, Dinant, Gedinne, Graves, Havelange, Mesnil-Saint-Blaise, Nommeche, Nannin, Noville-Tavers, Profundville, Rochefort, Sponlin, Vresse, Willein, Yvoir.</i>	11	82,413	57,789	+ 4,331
<i>Peronne, Alost, Lokere, Saint-Nicolas.</i>	4	33,338	31,401	+ 3,777
<i>Tournai, Anting, Ath, Brugnelle, Celles, Plobecq, Lesmes, Louvain, Pécq, Péruwez, Quévaucamps, Taintignies, Tempeluve</i>	6	70,283	60,912	+ 6,383
<i>Verviers, Spa, Stavelot, Vielsalm.</i>	6	85,180	82,126	+ 1,053
TOTAUX	145	1,971,440	1,882,137	+ 89,302

Développement du réseau téléphonique.

		SITUATION AU 31 DÉCEMBRE		DIFFÉRENCES pour 1906.
		1906.	1905.	
		Kilomètres	Kilomètres	Kilomètres
A. — Fils exclusivement téléphoniques.				
<i>Téléphonie locale :</i>				
Fils des raccordements aux réseaux et des circuits reliant les réseaux d'un même groupe.	Fils aériens	78,757	66,195	+ 0,515
	— sous-soliviaux	339	238	— 9
	— souterrains	50,717	45,785	+ 0,052
Total pour la téléphonie locale		129,685	110,218	+ 18,487
<i>Téléphonie à grande distance interne et internationale :</i>				
Fils des circuits servant	soit à la téléphonie à grande distance interne seulement, soit à la télé- phonie à grande distance interne et à la téléphonie internationale	11,044	10,285	+ 1,381
	exclusivement à la téléphonie inter- nationale (sections belges)	4,635	4,545	+ 92
Total pour la téléphonie interurbaine et internationale		15,679	14,806	+ 1,475
Installations téléphoniques diverses indépendantes des réseaux ou groupes		5,048	4,537	+ 511
Total des fils exclusivement téléphoniques		148,010	129,559	+ 18,451
B. — Fils télégraphiques.				
Fils télégraphiques appropriés à la correspondance téléphonique d'après le système Van Rysselberghe et reliant les réseaux téléphoniques d'un même groupe		109	109	—
Fils télégraphiques pourvus dudit système et servant, soit à la téléphonie à grande distance interne seulement, soit à la téléphonie à grande distance interne et à la téléphonie inter- nationale		6,558	6,580	— 102
Total des fils télégraphiques		6,467	6,689	— 192
TOTAL GÉNÉRAUX		154,477	136,218	+ 18,259

[1) Y compris 175 kilomètres de fils des câbles sous-marins servant à la téléphonie entre la Belgique et l'Angleterre.

Sous la rubrique « Installations diverses » ne sont pas compris 149 kilomètres de fils conducteurs téléphoniques dont l'entretien est effectué par l'administration des télégraphes, mais qui appartiennent à d'autres administrations.

Microphones. — Au 31 décembre 1906, le nombre des transmetteurs microphoniques utilisés dans les diverses installations téléphoniques de l'État était de 32.084.

Abonnements aux communications téléphoniques du public avec les services établis dans les stations de chemins de fer (arrêté royal du 30 juillet 1891). — Au 31 décembre 1906, on comptait 6 abonnés aux communications téléphoniques du public avec les services établis dans les stations de chemins de fer.

Abonnements au service interurbain. — A la même date, les séances d'abonnement au service téléphonique interurbain comportaient quotidiennement une durée de 23 heures 5 minutes, réparties entre 84 abonnés.

Abonnements au service téléphonique international. — Les séances d'abonnement au service téléphonique franco-belge étaient au nombre de 35, comportant quotidiennement une durée de 5 heures 30 minutes, réparties entre 10 abonnés ; dans les relations avec le grand-duché de Luxembourg, il y avait 1 abonné disposant de deux séances de 6 minutes et, dans les relations avec la Grande-Bretagne, 2 abonnés utilisant, respectivement, une séance de 6 et de 9 minutes.

Bureaux disposant d'installations téléphoniques pour la transmission verbale des dépêches à des bureaux télégraphiques voisins. — Au 31 décembre 1906, il existait 48 bureaux pourvus d'appareils téléphoniques pour la transmission verbale des dépêches au réseau télégraphique. Parmi ces bureaux, il en est deux qui reçoivent en outre, des télégrammes par la même voie. Dans quelques cas, le reliement téléphonique ne sert qu'accèssoirement à l'échange des télégrammes, le bureau disposant d'appareils télégraphiques qui sont utilisés aux heures principales de la journée.

Raccordements téléphoniques privés au réseau télégraphique de l'État (arrêté royal du 6 novembre 1882). — Au 31 décembre 1906, 20 établissements privés étaient raccordés téléphoniquement à des bureaux télégraphiques.

CHAPITRE III.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

I.

Personnel.

Le personnel se composait, au 31 décembre 1906, de 3,864 agents, répartis comme il suit :

	En 1900.		En 1903.		Différence pour 1906.	
	SEXES		SEXES		SEXES	
	masculin.	féminin.	masculin.	féminin.	masculin.	féminin.
1° Fonctionnaires et employés, y compris les commis d'ordre, les auxiliaires, les chefs-facteurs et les facteurs.	4,749	414	4,630	389	+ 89	+ 22
2° Personnel subalterne (1); gens de service, ouvriers, ouvriers provisoires et ouvrières.	4,639	75	4,480	74	+ 179	+ 4
Totaux.	3,378	486	3,410	463	+ 368	+ 22
	3,864		3,873		+ 291	
Pour mémoire :						
Agents des chemins de fer, des postes, des ponts et chaussées, etc., etc., qui prêtent leur concours au service télégraphique et au service téléphonique.	5,003	226	4,913	241	+ 90	- 43
	5,229		5,154		+ 75	

(1) Non compris les agents qui portent les télégrammes à domicile.

II.

Résultats financiers.

§ 1. — RECETTES.

Les recettes ont atteint, en 1906, les chiffres suivants :

a) Pour le télégraphe :

1 ^o	Service intérieur	fr. 2,090,042 08	
2 ^o	Service international, { au départ	2,686,467 46	3,078,844 50
	{ et à		
	{ l'arrivée		
	{ en transit .	299,534 99	
		<u>2,985,802 43</u>	
3 ^o	Transport par exprès des lettres ordinaires et des cartes postales	489,093 79	
4 ^o	Adresses écrites sous une forme abrégée ou convenue.	67,866 78	362,748 63
5 ^o	Redevances pour usage de fils et de matériel télégraphiques, et produits extraordinaires	5,788 11	
	Total	fr. 8,658,595 18	
b)	Pour le téléphone		7,742,013 79 ⁽¹⁾
	Total général.	fr. 15,580,608 94	

⁽¹⁾ Produit de la téléphonie locale, interurbaine et internationale (somme encaissée en 1906.)

§ 2. — DÉPENSES.

A. *Dépenses ordinaires.* — Les dépenses ordinaires de l'année 1906, soldées par l'administration des télégraphes, s'élèvent à fr. 8,325,689.56.
Celle somme se décompose de la manière indiquée au tableau ci-après :

*Budget du ministère des chemins de fer, postes et télégraphes
pour l'exercice 1906.*

ARTICLES.	DESIGNATION DES SERVICES ET DE L'OBJET DES DÉPENSES.	MONTANT DES DÉPENSES.
PREMIÈRE SECTION. — Dépenses ordinaires.		
CHAPITRE III. — Postes, télégraphes et téléphones.		
SECTION III.		
<i>Télégraphes et téléphones.</i>		
41	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés. . . .	5,208,060 00 (1)
42	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . .	1,703,116 00 (1)
43	Entretien des lignes et des bureaux; fournitures diverses (y compris une charge temporaire de 22,000 francs)	908,826 57 (1)
44	Indemnités résultant de l'exploitation des services télégraphique et téléphonique (accidents aux personnes, dommages causés aux propriétés, vols de matériel, etc.)	95,000 00 (1)
45	Part d'intervention dans les frais du bureau international de Berne	2,151 71
46	Quote-part de la Belgique dans les frais d'entretien et de renouvellement des câbles télégraphiques sous marins anglo-belges. . .	20,475 43 (1)
SECTION IV.		
<i>Services communs.</i>		
Quote-part de l'administration des télégraphes dans les frais afférents aux services communs :		
31	a) Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés. . .	312,361 65 (1) et (2)
32	b) Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois .	
33	c) Matériel, machines, outils, approvisionnement de papiers, d'encre, etc., pour la fabrication des timbres, etc.	
Total. . . fr.		8,325,689 56 (1)

Les recettes de la télégraphie et de la téléphonie excèdent donc les sorties de caisse préctées de fr. 3,034,919 58 (1)

(1) Chiffre approximatif.

(2) Cette somme de fr. 312,361-65 représente 45 p. c. du total des dépenses imputées sur les articles 31, 32 et 33, dépenses s'élevant respectivement à :

Fr.	186,440 00
»	220,197 00
»	547,800 00
Total. . . fr.	694,437 00.

Il faut, de plus, tenir compte des dépenses qui ont été supportées par d'autres services du département des chemins de fer, postes et télégraphes, savoir :

Part dans les frais généraux du département	fr.	234,490 »
Locaux fournis par les chemins de fer de l'État : dépense évaluée approximativement sous forme de loyers	fr.	60,320 »
Eclairage payé par les chemins de fer de l'État.	fr.	21,130 »
Transports effectués gratuitement par ces chemins de fer.	fr.	493,580 »
Coopération du personnel des chemins de fer de l'État à la transmission des correspondances privées.	fr.	192,267 »
Même coopération pour les télégrammes de service (1)	fr.	1,108,752 »
	fr.	1,878,249 »
Total des prestations.	fr.	2,112,739 »

Les diverses dépenses détaillées ci-dessus (dépenses ordinaires et dépenses en prestations) peuvent être considérées comme représentant très approximativement l'ensemble des frais d'administration, de surveillance, de main-d'œuvre, de matériel et d'entretien, au moyen desquels l'administration des télégraphes a pourvu, en 1906, aux correspondances privées télégraphiques et téléphoniques, aux télégrammes de service des chemins de fer de l'Etat, à 156,983 télégrammes transmis et reçus par les agents de l'Etat pour le service des chemins de fer concédés; enfin, à la correspondance de service de la poste, de la marine et du télégraphe lui-même.

B. *Dépenses de premier établissement.* — A la date du 31 décembre 1906, le montant des frais de premier établissement et des extensions successives des lignes et des appareils télégraphiques et téléphoniques, des locaux, du matériel, des accessoires, etc., était de. fr. 58,237,317 03

Ces frais comprennent :

1° Les crédits alloués pour les dépenses de premier établissement et d'extension des services télégraphique et téléphonique et s'élevant, au 31 décembre 1906, à fr. 47,643,199 97

A déduire de cette somme, le montant des crédits alloués pour des travaux d'extension non exécutés au 31 décembre 1906, soit fr. 3,181,000 59

Reste. fr. 42,462,199 58

(1) On fait entrer en compte les frais de la main-d'œuvre fournie par les chemins de fer de l'Etat, pour la transmission des télégrammes de leur propre exploitation, parce que ces frais doivent figurer dans l'évaluation du prix de revient de toutes les transmissions effectuées par le service du télégraphe.

Cette somme est mise à charge du budget extraordinaire.

2° Le montant du capital représentant les diverses rentes dues aux ex-concessionnaires des réseaux téléphoniques repris par l'État (dépense supportée par le budget de la dette publique). fr. 11,430,382 24

3° Les frais généraux de l'administration des télégraphes, afférents aux travaux de premier établissement et d'extension — la plus grande partie de ces frais se compose de dépenses liquidées sur les fonds du budget ordinaire; l'autre partie comprend des frais supportés par d'autres administrations (locaux occupés en commun) et des frais d'amortissement (immeubles, mobilier et outillage) — fr. 4,344,835 41

Total. . . fr. 58,237,517 03

Les frais de premier établissement et d'extension se répartissent comme il suit :

DÉSIGNATION DES INSTALLATIONS	au 31 décembre 1995 (1)	en 1996 (1)	au 31 décembre 1996 (1)
1° Service télégraphique.			
Lignes (supports, fils conducteurs, accessoires) y compris les câbles souterrains, les câbles sous-marin et les câbles sous-marins	4,784,168 80	462,656 57	4,916,785 37
Appareils de transmission, piles et accessoires			
Locaux	9,290,885 89	275,655 06	9,866,280 38
Mobilier			
Totaux du 1° . . . fr.	44,074,764 69	438,211 63	44,512,976 32
2° Service téléphonique local.			
Lignes	22,180,472 87	2,156,724 63	24,637,198 50
Appareils	8,446,162 54	1,115,806 31	9,261,968 85
Locaux	3,889,252 46	124,609 14	4,023,861 30
Mobilier	462,704 44	47,011 36	479,715 79
Totaux du 2° . . . fr.	34,678,893 01	3,424,151 43	38,102,744 44
3° Service téléphonique à grande distance.			
Lignes	3,986,076 27	384,934 98	4,268,011 25
Appareils	459,977 28	4,308 99	464,286 27
Totaux du 3° . . . fr.	4,446,053 55	386,243 97	4,832,297 52
Totaux des 2° et 3° . . . fr.	39,124,646 56	3,810,395 40	42,935,041 96
Totaux des 1°, 2° et 3° . . . fr.	63,199,411 25	4,218,607 03	67,448,018 28
4° Services télégraphique et téléphonique.			
Approvisionnements en magasin . . .	1,017,267 56	— 227,968 81	789,298 75
Totaux généraux . . . fr.	54,216,678 81	4,020,638 22	58,237,317,03

(1) Chiffres définitifs.

94

ANNEXES
DE LA PARTIE C.

**N° I. — Répartition, par pays d'échange, des correspondances télégraphiques internationales
— Comparaison des années 1906 et 1905.**

A. — Correspondances au départ et à l'arrivée.

ÉCHANGE entre la BELGIQUE ET LES PAYS	NOMBRE DES TÉLÉGRAMMES.			RECETTE AU PROFIT DU RÉSEAU BELGE.			PRODUIT MOYEN par télégramme.	
	En 1906.	En 1905.	En 1906, différence proportionnelle o/o.	En 1906.	En 1905.	En 1906, différence proportionnelle o/o.	En 1906.	En 1905.
d'Europe.								
Allemagne.	805,495	796,284	+ 0.01	574,925 05	569,990 91	+ 0.87	0.7153	0.7158
France	841,178	811,102	+ 3.71	606,202 97	577,452 80	+ 4.98	0.7207	0.7119
Iles Britanniques. . . .	578,569	544,537	+ 6.21	615,791 35	574,580 64	+ 7.17	1.0647	1.0531
Luxembourg (Grand-Duché de).	28,580	27,641	+ 2.60	16,566 20	15,922 15	+ 2.70	0.5771	0.5780
Pays Bas	584,081	595,817	- 0.20	327,480 66	350,861 30	- 1.46	0.5764	0.5852
Autriche-Hongrie. . . .	70,115	64,171	+ 9.23	68,918 58	65,503 09	+ 8.79	0.9839	0.9878
Espagne et Gibraltar. . . .	46,810	40,340	+ 13.44	46,837 58	37,408 41	+ 24.58	0.9940	0.9235
États des Balkans. . . .	91,200	75,508	+21.10	80,388 40	66,562 00	+ 20.77	0.8815	0.8838
États scandinaves	57,749	57,886	- 0.11	50,157 75	50,192 50	- 0.11	0.8682	0.8653
Italie et île de Malte . . .	79,225	61,780	+16.91	60,702 17	59,228 00	+ 17.68	0.9651	0.9586
Portugal	15,280	16,127	- 5.25	15,944 47	13,753 23	- 5.47	0.8557	0.8559
Russie	101,034	100,688	+ 0.37	90,510 71	91,511 27	- 1.10	0.8039	0.9070
Suisse.	53,154	52,016	+ 0.45	41,420 55	41,121 75	+ 0.73	0.7795	0.7771
de l'Afrique	24,985	20,896	+19.57	32,538 55	19,467 88	+ 15.88	0.9039	0.9517
de l'Amérique	123,992	111,245	+10.56	151,945 10	120,168 91	+ 9.55	1.0705	1.0802
de l'Asie.	25,501	22,339	+14.21	25,809 80	22,445 18	+ 6.08	0.9537	1.0052
de l'Océanie	5,242	4,119	+27.28	7,241 70	5,457 00	+ 33.19	1.5815	1.5199
TOTAUX	5,532,570	5,205,482	+ 4.02	3,680,467 46	3,589,278 19	+ 4.97	0.8062	0.7089

B. — Correspondances en transit.

TRANSIT, PAR LA BELGIQUE, DES CORRESPONDANCES TÉLÉGRAPHIQUES échangées entre les pays ci-dessous.	NOMBRE DES TÉLÉGRAMMES.			RECETTE AU PROFIT DU RÉSEAU BELGE.			PRODUIT MOYEN par télégramme.	
	En 1906.	En 1905.	En 1906, différence proportionnelle o/o.	En 1906.	En 1905.	En 1906, différence proportionnelle o/o.	En 1906.	En 1905.
Angleterre et Allemagne (abonnements compris).	286,451	262,560	+ 2.10	208,951 55	190,725 40	+ 8.51	0.7225	0.7264
Pays-Bas et France (1)	250,511	217,529	+ 5.88	87,520 58	86,845 75	+ 8.27	0.3800	0.3716
Autres (transits (2)	7,318	5,802	+24.81	4,851 28	3,801 27	+ 27.02	0.6620	0.6484
TOTAUX	524,080	485,891	+ 7.85	299,351 99	275,372 46	+ 8.70	0.5712	0.5666

(1) Y compris les télégrammes échangés entre les Pays-Bas, d'une part, l'Espagne, l'Italie, la Suisse, la Turquie, l'Afrique, l'Amérique l'Asie et l'Océanie, d'autre part.

(2) Entre le Grand-Duché de Luxembourg, d'une part, et les Pays-Bas ou l'Angleterre, d'autre part; plus certains télégrammes détournés de leur voie habituelle, par suite d'interruption ou d'encombrement.

N° II. — Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1906 et 1905.

		1906.	1905.
Correspondances privées.		Relations intérieures.	
Délais entre l'heure de dépôt et l'heure d'arrivée au bureau de destination.	1 à 45'	73.70	77.06
	46 à 30'	21.44	49.51
	31 à 45'	3.97	2.85
	46 à 60'	0.76	0.50
	plus d'une heure	0.13	0.08
Classement par catégories : Chiffres proportionnels pour cent.	Télégrammes simples	81.39	84.60
	— complexes	14.53	14.34
	— urgents	1.07	0.99
		RELATIONS	
		Intérieures.	Internationales.
Classement par rapport au nombre des mots : Chiffres proportionnels pour cent.	Télégrammes de :	Intérieures.	Internationales.
	2 à 10 mots	42.49	53.66
	11 à 45 —	56.89	26.96
	46 à 20 —	18.88	11.01
	21 à 30 —	9.16	6.82
	31 à 40 —	4.58	1.57
	41 à 60 —	0.83	0.62
Classement des télégrammes par rapport à leur objet : Chiffres proportionnels pour cent.	Plus de 60 mots	0.47	0.46
	Dépêches d'État	4.73	0.43
	Nouvelles de bourse	2.43	9.42
	Transactions commerciales et industrielles	46.09	65.61
	Correspondances de journaux	0.27	0.65
Longueur moyenne des télégrammes.	Affaires privées	49.48	21.10
	Nombre des mots	15.07	42.01
		15.78	41.97

II. Tableau indiquant, pour chaque groupe téléphonique : 1^o le nombre des abonnements locale au départ, en dehors du régime des abonnements; 2^o le mouvement de la nationale (départ et arrivée).

GROUPES ET RÉSEAUX.	ABONNEMENTS							BUREAUX PUBLICS			
	ARRIVÉES.		USUELS	SEMI-ANUELS		TOTAUX		Différence 1905. 1906.	en 31 décembre 1905.	en 31 décembre 1904.	Différence en 1905. 1904.
	Reliements à simple.	Reliements à double.		Reliements à simple.	Reliements à double.	des abonnements au 31 décembre 1905.	des abonnements au 31 décembre 1904.				
Bruxelles, Braine-l'Alleud, Braine-le-Comte, Criterberg, Court-Saint-Étienne, Englien, Genbloux, Genappe, Grammont, Groenendaal, Hal, Nivelles, Overysche, Vilvorde, Virginal, Wavre.	8,463	12	158	8,653	7,527	+ 1,106	56	30	+ 0		
Anvers, Boom, Cappelens, Liège, Moli, Turnhout.	3,737	379	60	4,311	3,921	+ 287	10	11	+ 1		
Arlon, Bastogne, Berris, Bouillon, Brial, Florenville, Habay-la-Neuve, Jamoigne, Lavaux, Libin, Libramont, Mesancy, Neufchâteau, Palisot, Saint-Hubert, Saint-Léger, Saint-Nédard, Tintigny, Virton.	4	584	1	580	339	+ 27	5	5	0		
Charleroi, Acoz, Bascoeur, Beaumont, Binche, Châtelineau, Fléru, Fléru, Florenville, Habay-la-Neuve, Gosselies, La Buissonnière, La Louvière, Mellet, Nalinnes, Philippeville, Sirey, Sombrefe, Taminnes, Thuillies, Thuin, Walcourt.	1,573	129	2	1,578	1,404	+ 174	15	11	+ 4		
Chimay, Couvin, Marimbou, Momignies, Selignies.	129	2	151	151	+ 10	1	1	0			
Courtrai, Camille, Harelbeke, Iseghem, Menin, Mouscron, Poperinghe, Roulens, Staden, Waregem, Ypres.	550	3	542	420	+ 122	8	7	+ 1			
Gand, Aelter, Audenarde, Hechem-les-Audenarde, Ouyze, Eedon, Gaverre, Renaix, Sclazant, Sottegem, Thuel.	1,043	48	1,001	1,541	+ 147	12	0	- 12			
Lamotte, Dieck, Hainaut, Hasselt, Joligne, Loux, Neerpelt, Ory, Saint-Trond, Tirlémont, Waremme.	3	207	1	304	257	+ 47	8	7	+ 1		
Liège, Ainay, Audenarde, Englis, Bouteux, Fexhe, Huy, Marche, Moulins, Quibet, Rodange, Serrant, Sobout, Sponmont, Tongres, Troor, Visé.	3,070	87	3,143	2,911	+ 239	15	14	+ 1			
Littoral (Bruges, Ostende, Blankenberghe, Dixmude, Furnes, Ghislies, Handzaeme, Heyst, La Panne, Niddelkerke, Nieuport, Oostcamp, Thourout).	20	263	135	1,110	864	+ 163	16	14	+ 2		
Louvain.	6	161	5	172	163	+ 9	2	2	0		
Malines.	1	2	85	85	+ 5	1	1	0			
Namur, Bourlaing, Ciney, Dinant, Gedinne, Gesves, Havelange, Meuse-Saint-Hubert, Namêche, Namur, Noville, Tervueren, Troufouville, Rochefort, Spontin, Versar, Wellin, Yvoir.	20	632	37	985	818	+ 107	5	5	0		
Termonde, Alost, Lokeren, Saint-Nicolas.	6	156	1	163	158	+ 19	7	5	+ 2		
Tournai, Antoing, Ath, Brugnotte, Celles, Florenville, Lessines, Louze, Pécq, Peruwé, Quatrevaux, Taintignies, Tancœur.	2	742	2	747	658	+ 84	7	0	+ 7		
Verviers, Spa, Stavelot, Vielsalm.	1,123	99	27	1,203	1,201	+ 2	6	5	+ 1		
TOTAUX.	4,062	16,209	1,315	406	38,071	35,243	+ 2,779	165	150	+ 15	

au service local; 2° le nombre des bureaux publics; 3° le mouvement de la téléphonie téléphonique interurbaine interne au départ; 3° le mouvement de la téléphonie inter-

Communications locales totales.			AVIS LOCAUX.				Communications interurbaines internes à l'axe pleine.			Avis interurbains.			Communications internationales à l'axe pleine.		
En 1905.	En 1905.	Différence en 1906.	En 1906.	En 1905.	Différence en 1906.	En 1905.	En 1905.	Différence en 1906.	En 1905.	En 1905.	Différence en 1906.	En 1906.	En 1905.	Différence en 1906.	
35,706	35,700	+ 1,006	1,605	1,214	+ 501	288,064	256,321	+ 51,743	2,001	1,747	+ 254	107,002	104,356	+ 2,646	
7,041	6,674	+ 370	225	207	+ 18	140,544	135,805	+ 45,539	428	348	+ 80	90,200	84,510	+ 14,980	
741	454	+ 307	470	560	+ 110	8,821	7,008	+ 1,810	223	145	+ 78	2,468	2,309	+ 159	
3,217	3,073	+ 1,245	1,086	838	+ 258	70,069	66,179	+ 10,705	640	578	+ 62	11,930	10,853	+ 1,283	
00	22	+ 38	34	18	+ 16	4,090	3,077	+ 113	85	47	+ 38	772	690	+ 82	
2,706	2,470	+ 236	695	821	+ 126	25,028	10,815	+ 5,213	407	301	+ 106	6,205	5,073	+ 1,132	
4,276	3,441	+ 835	375	267	+ 108	60,882	31,861	+ 9,021	600	643	+ 43	8,880	5,904	+ 2,976	
1,108	1,275	- 167	377	420	- 49	17,170	14,790	+ 2,385	251	246	+ 5	503	835	- 332	
5,376	12,085	- 6,709	500	285	+ 15	74,145	72,108	+ 1,977	510	443	+ 63	11,760	12,054	- 294	
3,777	3,547	+ 450	770	800	- 125	61,251	53,860	+ 8,362	445	443	+ 2	7,308	5,517	+ 2,081	
195	180	+ 24	3	2	+ 1	10,214	8,473	+ 1,741	125	92	+ 33	303	350	+ 45	
92	86	+ 6	1	1	0	6,357	5,328	+ 700	40	19	+ 21	178	420	- 242	
2,100	1,538	+ 602	454	344	+ 110	28,625	25,505	+ 3,058	323	250	+ 86	4,178	3,207	+ 971	
1,435	1,010	+ 425	168	109	+ 31	54,052	29,504	+ 6,648	500	523	+ 186	2,250	1,515	+ 707	
977	788	+ 189	82	82	0	15,387	11,118	+ 2,250	210	175	+ 35	1,740	1,252	+ 508	
1,092	2,159	- 147	815	849	- 34	27,604	22,787	+ 4,817	501	525	+ 58	7,435	6,315	+ 1,156	
1,911	1,548	+ 363	120	38	+ 88	22,178	10,490	+ 2,677	160	141	+ 38	9,450	7,700	+ 1,884	
76,031	76,770	- 748	7,308	6,840	+ 758	306,948	302,007	+ 4,048,819	7,815	6,747	+ 868	281,895	252,190	+ 29,700	

SERVICE TÉLÉPHONIQUE INTERNATIONAL.

IV. Tableau récapitulatif et comparatif du mouvement et de la recette, par pays en relation, pendant les années 1906 et 1905.

PAYS EN RELATION.	MOUVEMENT DES COMMUNICATIONS A TAXE PERSE.			MONTANT DES PARTS BELGES.			PARTS BELGES PROVENANT DES ABONNEMENTS.			PARTS TOTALES DE L'ÉTAT BELGE.		
	EN 1906.	EN 1905.	DIFFÉRENCE en 1906.	EN 1906.	EN 1905.	DIFFÉRENCE en 1906.	EN 1906.	EN 1905.	DIFFÉRENCE en 1906.	EN 1906.	EN 1905.	DIFFÉRENCE en 1906.
France. . . .	151,483	143,807	+ 10,081	911,872 35	950,313 40	+11,558 95	33,010 10	16,749 75	+10,260 35	274,882 45	247,003 15	+27,819 30
Allemagne . .	64,401	53,531	+ 10,873	119,980 »	96,140 »	+23,149 »	»	»	»	119,980 »	96,140 »	+23,140 »
Angleterre . .	12,501	10,883	+ 1,418	74,857 »	70,102 »	+ 4,735 »	3,581 50	945 »	+ 2,416 50	78,198 30	71,047 »	+ 7,151 60
Hollande . . .	46,709	39,903	+ 7,300	81,848 30	71,010 38	+10,639 12	»	»	»	81,848 30	71,010 38	+10,829 12
Grand-duché de Luxembourg.	3,004	4,772	- 778	4,863 73	6,934 27	- 1,390 52	1,033 00	1,300 80	- 537 20	3,887 35	7,815 07	- 1,727 72
TOTAUX . .	281,896	252,106	+ 29,700	523,710 60	473,829 05	+48,881 55	37,305 20	19,055 85	+18,339 65	580,103 30	492,884 00	+67,221 30

N° V. — *Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des recettes et parts
téléphoniques belges encaissées pendant les années 1906 et 1908.*

N° V. — Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des

OBJETS DE LA STATISTIQUE.		NOM DES							
		Bruxelles.	Anvers.	Arlon.	Charleroy.	Chimay.	Courtrai.	Gand.	Landen.
SERVICE LOCAL.	Avis téléphoniques.	En 1906 405 »	50 35	120 73	275 78	8 50	175 25	94 75	95 »
	» 1905 307 50	51 75	91 »	207 »	4 30	208 75	07 55	103 50	
	Différences + 85 50	+ 4 50	+ 30 75	+ 66 75	+ 4 »	— 33 50	+ 27 40	— 11 50	
	Abonnements.	En 1906 4,288,380 51	1,120,233 17	75,403 84	578,008 18	35 995 62	00,445 29	503,704 12	00,480 48
	» 1905 1,070,089 06	1,046,683 86	54,785 06	540,210 73	22,117 34	74,340 37	559,505 61	52,155 15	
	Différences + 3,118,291 45	+ 75,549 31	+ 20,618 78	+ 38,388 45	+ 5,178 18	+ 21,908 72	+ 35,398 51	+ 8,351 35	
	Conversations.	En 1906 0,484 25	1,784 75	192 25	1,395 75	15 »	097 50	1,157 75	200 »
	» 1905 0,109 »	1,701 »	118 »	1,048 75	5 50	659 50	897 »	559 75	
	Différences + 375 25	+ 83 75	+ 70 25	+ 347 »	+ 9 30	+ 58 »	+ 280 75	— 43 75	
	Cartes payantes.	En 1906 285 »	18 »	»	20 »	»	2 »	»	»
SERVICE INTERURBAN.	» 1905 349 70	7 »	»	4 »	»	»	»	»	
	Différences — 64 70	+ 11 »	»	+ 16 »	»	»	+ 2 »	»	
	Avis téléphoniques.	En 1906 702 35	451 60	78 55	924 »	20 75	142 45	244 50	87 85
	» 1905 612 15	101 80	52 75	202 80	10 05	158 10	225 75	80 10	
	Différences + 89 20	— 40 »	+ 25 80	+ 21 20	+ 12 80	+ 4 35	+ 15 75	+ 1 75	
	Abonnements.	En 1906 18,701 »	12,034 17	»	5,085 »	»	420 »	4,006 85	210 »
	» 1905 18,000 17	12,153 50	»	5,267 »	»	420 »	4,535 »	210 »	
	Différences + 701 »	— 119 33	»	— 182 »	»	»	+ 468 85	»	
	Conversations.	En 1906 312,052 50	161,464 20	9,201 »	81,066 50	4,350 50	24,126 »	64,689 »	18,108 »
	» 1905 277,582 »	148,244 »	7,389 »	70,307 »	4,241 »	20,015 50	55,710 50	15,672 50	
SERVICE INTERNATIONAL.	Différences + 34,470 50	+ 15,220 50	+ 1,812 »	+ 11,309 50	+ 109 50	+ 3,210 50	+ 9,378 50	+ 2,525 50	
	Abonnements.	En 1906 37,595 90	»	»	»	»	»	»	»
	» 1905 19,058 55	»	»	»	»	»	»	»	
	Différences + 18,537 35	»	»	»	»	»	»	»	
	Conversations.	En 1906 258,272 85	104,331 88	1,075 63	15,015 68	654 »	5,525 05	13,000 13	851 12
	» 1905 235,304 52	163,074 »	1,938 87	14,082 75	593 15	4,545 05	10,015 13	1,374 45	
	Différences + 22,968 33	+ 41,257 88	+ 37 76	+ 1,032 93	+ 60 85	+ 977 89	+ 3,045 »	— 523 33	
	Communications du public avec les services établis dans les stations de chemin de fer.	En 1906 200 »	»	»	20 »	100 »	»	»	00 »
	» 1905 200 »	»	»	20 »	100 »	»	»	»	
	Différences »	»	»	»	»	»	»	+ 00 »	
Produits extraordinaires.	En 1906 81 02	457 37	»	12 93	»	»	349 50	»	»
	» 1905 104 33	101 33	»	14 05	»	»	885 12	»	»
	Différences — 23 31	+ 356 04	— 1 »	— 1 12	»	— 3 »	— 535 62	»	»
	Totaux.	En 1906 . . . fr. 2,903,937 08	1,490,422 00	87,140 02	458,943 70	50,451 27	127,251 52	440,905 84	80,284 45
Taux p. c. des différences	» 1905 . . . fr. 2,537,826 08	1,372,180 14	64,340 08	427,330 71	27,078 44	101,410 37	411,241 46	60,024 43	
	Différences . . .	+ 366,111 50	+ 118,241 85	+ 22,809 31	+ 51,613 05	+ 3,572 83	+ 25,812 15	+ 35,724 18	+ 10,260 02
	ou 14,11 %	ou 8,82 %	ou 55,58 %	ou 12,01 %	ou 12,16 %	ou 25,48 %	ou 8,09 %	ou 14,83 %	

recettes et parts téléphoniques belges encaissées pendant les années 1906 et 1905.

RÉSEAUX DE G. B. O. U. R. S. (Pour la composition des groupes, voir p. 16.)									TOTAUX.	Taux pour cent des différences.
Liège.	Littoral.	Louvain.	Malines.	Mons.	Namur.	Termonde.	Tournai.	Verviers.		
75 50	106 50	0 25	»	115 50	15 50	21 50	205 50	31 50	1,915 36	
71 85	221 75	0 50	0 25	86 »	49 75	21 25	215 75	10 »	1,722 45	
+ 5 05	- 28 25	+ 0 25	- 0 25	+ 27 50	- 0 25	+ 0 25	- 8 25	+ 21 50	+ 193 03	11,21
705,875 81	187,480 22	51,653 37	10,000 51	169,312 29	170,547 03	51,032 50	133,916 26	275,507 52	8,121,664 09	
645,625 75	161,835 07	50,057 38	10,858 11	165,165 78	146,843 02	20,225 85	116,068 01	257,037 68	5,457,210 58	
+80,250 06	+25,650 15	+1,596 01	+122 40	+16,368 51	+23,694 01	+1,758 71	+17,848 25	+16,200 86	+664,454 10	12,18
1.435 »	977 75	48 50	25 »	551 25	576 75	200 75	517 »	195 »	10,753 75	
5,100 »	864 50	42 25	22 »	404 25	263 25	210 75	342 »	400 75	19,789 25	
- 1.647 »	+ 115 25	+ 0 25	+ 1 »	+ 147 »	+ 115 50	+ 49 50	- 25 »	+ 62 25	- 55 50	0,28
2 »	24 »	»	»	»	»	»	»	»	353 »	
2 »	22 »	»	»	»	»	2 »	»	2 »	390 70	
»	+ 2 »	»	»	»	»	- 2 »	»	- 2 »	57 70	0,05
179 »	155 05	45 05	14 »	115 75	178 05	75 50	106 85	50 15	2,671 25	
165 75	155 05	52 05	6 05	85 15	115 05	61 75	185 05	40 55	2,560 45	
+ 25 25	»	+ 10 10	+ 7,35	+ 28 60	+ 65 60	+ 11 75	+ 13 80	+ 0 60	+ 501 80	12,74
14,488 51	2,282 50	»	»	1.610	1.120 »	»	1,785 17	1,200 »	81,642 06	
14,293 50	1,048 85	»	»	770 »	210 »	»	1,470 »	1,080 »	59,598 »	
+ 135 81	+ 1,235 67	»	»	+ 840 »	+ 210 »	»	+ 205 17	- 420 »	+ 2,241 08	5,76
79,715 »	65,150 »	10,724 »	8,587 50	30,105 80	50,975 »	14,093 50	29,580 »	25,492 50	972,250 »	
77,211 50	56,367 »	8,877 50	5,700 50	27,027 »	20,004 »	11,703 50	24,846 »	20,051 »	881,842 50	
+ 2,470 50	+ 8,785 »	+ 1,846 50	+ 807 »	+ 5,078 50	+7,031 »	+2,500 »	+ 4,915 »	+ 2,861 50	+ 110,387 50	12,61
»	»	»	»	»	»	»	»	»	37,595 30	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	19,655 35	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	+ 18,550 65	95,14
14,150 50	12,145 15	604 50	272 70	4,152 55	2,441 45	3,380 75	8,981 00	10,500 02	592,710 00	
15,078 15	8,620 25	555 02	179 05	3,057 08	1,701 45	2,540 15	5,905 42	8,600 »	473,820 03	
+ 480 17	+ 5,624 88	+ 49 48	+ 92 75	+ 1,095 45	+ 743 »	+ 841 62	+ 976 18	+ 1,892 02	+ 48,681 55	10,52
100 »	»	»	»	»	»	»	»	»	480 »	
100 »	»	»	»	»	»	»	100 »	»	520 »	
»	»	»	»	»	»	»	- 100 »	»	- 40 »	7,69
275 17	17 25	»	1 »	11 01	5 50	2 »	21 26	5 00	1,218 85	
83 »	10 00	»	2 »	5 80	5 20	1 »	15 50	184 40	1,421 85	
+ 185 17	+ 6 05	»	- 1 »	+ 5 24	+ 0 30	+ 1 »	+ 5 70	- 178 40	- 203 00	14,37
816,518 00	208,417 40	45,076 17	17,668 71	206,170 00	311,030 97	48,884 00	173,092 58	309,150 10	7,742,615 76	
754,716 40	220,040 05	50,565 58	16,850 40	184,569 00	170,780 72	45,933 25	140,145 73	288,604 28	6,807,540 48	
+61,601 65	+30,371 35	+5,510 59	+1,052 25	+21,601 80	+31,841 25	+4,000 85	+28,048 85	+20,545 82	+844,400 34	
ou 8,16 %	ou 17,10 %	ou 8,47 %	ou 8,01 %	ou 11,71 %	ou 17,71 %	ou 11,20 %	ou 16,06 %	ou 7,11 %		12,24

VI. Le tableau ci-dessous indique sommairement, pour 1906, les résultats des comptes financiers de la téléphonie locale proprement dite.

Année.	MONTANT du capital engagé.	MONTANT		DIFFÉRENCE.	OBSERVATIONS.
		des dépenses.	des recettes.		
1906	fr. 58,102,744 14	fr. 5,674,528 41	fr. 6,278,789 05	+ fr. 604,466 24	

(1)

PARTIE D

MARINE

(9)

MARINE

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. — MATÉRIEL.

Le matériel flottant affecté aux divers services de la marine est indiqué ci-après :

	Fin 1904.	Fin 1905.	DIFFÉRENCES pour 1905.
Bateaux à vapeur	23	23	—
Bateaux-pilotes, bateaux-phares et allèges	31	30	+ 1
Garde-pêche et navires-école	4	4	—
Embarcation à vapeur	1	1	—
TOTAUX	59	58	+ 1
Canots	242	237	+ 5
Radeaux-coissons	9	9	—

§ 2. — PERSONNEL.

L'effectif du personnel comprenait :

	Fin 1904.	Fin 1905.	Différences pour 1905.
Fonctionnaires, employés et agents	1,414	1,403	+ 9
Messagers et gens de service	13	14	+ 1
Ouvriers	234	254	—
TOTAUX	1,663	1,655	+ 10

II.

Services d'exploitation.

§ 1^{er}. PAQUEBOYS ENTRE OSTENDE ET DOUVRES.

I, p. D. Le mouvement des passagers s'est élevé, en 1906, à 142,943, soit une augmentation de 6.864 unités sur le chiffre de l'année précédente.

Ce résultat est très satisfaisant si l'on considère que l'année 1905, qui sert de point de comparaison, avait accusé une augmentation exceptionnelle du trafic-voyageurs (14.605 unités) provoquée par l'Exposition universelle de Liège et les fêtes du 73^e anniversaire de l'Indépendance nationale.

Le relevé des billets vendus accuse :

En trafic anglo-belge : 104,760 voyageurs ;

En trafic de transit : 38,183 voyageurs.

Rapprochant ces chiffres de ceux de l'année précédente, on constate, en trafic anglo-belge, une augmentation de 7,020 unités, tandis qu'en trafic de transit on relève une moins-value, légère il est vrai, de 156 unités.

On ne peut, toutefois, inférer de ces données que le trafic local est seul en progression. En effet, la répartition ci-dessus, par trafic, ne reflète qu'imparfaitement la situation, attendu qu'à défaut de moyen de contrôle, il est forcément attribué au trafic anglo-belge une quantité de billets entre Ostende et Douvres délivrés à des voyageurs internationaux, soit avec des billets d'agences système « Cook », soit avec des billets circulaires combinables du Verein allemand.

38.826 passagers ont effectué la traversée munis de billets de 1^{re} classe et 84,119 ont utilisé des billets de 2^e classe ; mais si l'on considère qu'il a été émis 35,531 suppléments pour passer de 2^e en 1^{re} classe, il y a eu, en réalité, 114,357 passagers en 1^{re} classe et 28,588 seulement en 2^e classe.

I, p. D. La recette totale afférente au transport des voyageurs et des bagages s'est élevée à fr. 1,067,549.15, en augmentation de fr. 56,347.10 sur celle de l'année précédente.

Quant au trafic des colis postaux, des petits paquets et des colis de messageries, il a procuré, pour l'année 1906, une recette de fr. 230,983.36, inférieure de fr. 5,612.71 à celle de 1905.

Les chiffres du mouvement et de la recette de 1906 présentent sur ceux de 1903 les différences suivantes :

NATURE DES ENVOIS		MOUVEMENT.				RECETTES	
		NOMBRE DE COLIS		POIDS		en plus.	en moins.
		en plus	en moins	en plus	en moins		
Colis postaux	de 3 kilogrammes et moins . . .	9,375	—	28,125	—	3,345 75	—
	de plus de 3 à 5 kilogrammes. . .	2,171	—	6,515	—	1,085 50	—
Petits paquets.	Express {	—	83,237	—	180,801	—	15,718 50
	de plus de 5 à 10 kil. . .	—	13,030	—	97,650	—	7,571 38
	de plus de 10 kil. . .	—	—	383,189	—	10,530 92	—
	Grande vitesse.	—	—	72,173	—	1,977 07	—
	Tarif réduit anglo-belge-suisse . .	—	—	0,500	—	3,720 38	—

Il résulte de ce tableau que le poids des colis express de 10 kilogrammes et moins, a diminué de 287,431 kilogrammes, tandis que celui des colis express de 10 kilogrammes a augmenté de 383,189 kilogrammes.

Malgré l'augmentation de 97,738 kilogrammes sur l'ensemble du trafic des colis express, la recette a subi une dépression assez notable provenant de ce que les bases des taxes des colis de plus de 10 kilogrammes sont plus réduites que celles des colis de 10 kilogrammes et moins.

Les transports d'équipages et de journaux ont procuré des augmentations de recettes s'élevant respectivement à fr. 80.33 et fr. 162.90. I, p. D.

Les transports de finances accusent une diminution de fr. 243.70. I, p. D.

La recette encaissée du chef des transports de chevaux s'élève pour 1906 à fr. 2,529.43; elle comporte une diminution de fr. 361 35 sur celle réalisée en 1903. I, p. D.

Au 1^{er} juillet 1906, la malle qui, avant cette date, partait de Douvres pour Ostende à 4 heures soir, a été retardée de 30 minutes, afin d'être mise en correspondance avec le nouveau train rapide organisé au départ de Londres à 2 h. 20 soir et arrivant à Douvres à 4 h. 40 soir.

Le 1^{er} octobre suivant, la malle qui partait d'Ostende-Quai à 14 h. 40 pour atteindre à Douvres la correspondance du train local se dirigeant vers Londres à 7 h. 35 soir, a été retardée jusqu'à 15 h. 30, dans le but de réduire l'intervalle entre son arrivée à Douvres et l'expédition du nouveau train rapide de 8 heures soir vers Londres.

Le nombre des traversées s'est élevé, en 1906, à 2,206, et leur durée moyenne a été :

Pour le paquebot <i>Princesse Elisabeth</i>	5 heures 10 minutes.
Pour les paquebots <i>Princesse Clémentine</i> , <i>Marie-Henriette</i> et <i>Léopold II</i>	5 — 20 —
Pour les paquebots <i>Rapide</i> et type <i>Princesse Henriette</i>	5 — 59 —
Pour les trois paquebots type <i>Flandre</i>	5 — 38 —

II, p. D. La dépense d'exploitation, qui s'était élevée, en 1903, à fr. 5,912,063.78 a été réduite, en 1906, à fr. 3,271,046.39; diminution : fr. 2,641,019.39. Cette différence provient de ce que le budget de 1903 a eu à supporter notamment les frais d'acquisition d'un paquebot à turbines (2,800,000 fr.) et le montant d'une importante indemnité pour la perte d'un yacht à la suite d'une collision avec la malle-poste *Marie-Henriette*.

En 1906, chaque traversée a coûté en moyenne fr. 1,482.80 et a procuré une recette directe de fr. 600.59; en 1903, ces chiffres avaient été de fr. 2,689.74 et de fr. 588.82.

Le résultat de l'exploitation, en recettes et en dépenses, se traduit par une plus-value de fr. 2,671,262.08 en faveur de 1906.

La distance entre Ostende et Douvres étant de 115 kilomètres, chaque traversée donne en moyenne les résultats comparatifs ci-après :

	En 1906.	En 1903.	Différences pour 1906.
Coût par kilomètre. . . .	12.89	23.39	— 10.50
Produit direct	5.22	5.12	+ 0.10

En vue d'accroître la sécurité des passagers et des équipages, les trois malles du type *Flandre* ont été pourvues d'un radeau de sauvetage supplémentaire.

§. 2. PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LA TÊTE-DE-FLANDRE.

II, p. D. En 1906, les charges de l'exploitation ont été supérieures de fr. 10,378.10 à celles de 1905, parce que l'entretien et la réfection du matériel flottant ont été plus dispendieux.

Le tableau comparatif ci-dessous montre qu'il y a progression assez notable pour tous les genres de transports s'effectuant par les bateaux de passage :

	1906.	1905.	Différence pour 1906.
Passagers	2,807,811	2,494,920	+ 312,891
Animaux	138,081	128,135	+ 10,826
Colis	2,432	2,120	+ 332
Véhicules	156,837	142,912	+ 15,945
Coupons délivrés. . .	3,406,101	2,768,107	+ 337,994
Suppléments	21,531	15,086	+ 6,245
Abonnements	167	169	— 2

II, p. D. Parallèlement, la recette a augmenté de fr. 112,043.14 à fr. 123,226.24.

§ 5. PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LE PAYS DE WAES.

II, p. D. Le coût de l'exploitation est descendu de fr. 103,746.99 en 1903, à fr. 61,115.60. La différence (fr. 42,631.39) s'explique par le peu d'importance des travaux de réparation au matériel nécessités en 1906.

§ 4. PILOTAGE.

L'année 1906 a marqué un nouveau progrès sensible dans le mouvement du port d'Anvers.

Le nombre des navires astreints à l'obligation de prendre un pilote s'est élevé, pour l'entrée et la sortie, à 12,989; il avait été, en 1905, de 12,163; l'augmentation est ainsi de 826 navires en faveur de 1906.

Simultanément, le tonnage général pour Anvers, qui avait atteint le chiffre de 19,608,858 tonneaux en 1905, a progressé, en 1906, jusque 21,612,039 tonneaux.

Les différents ports du pays ont donné, comme recette du pilotage, une somme de fr. 4,346,464.34; c'est un accroissement de fr. 418,823.82 comparativement à l'exercice précédent, qui avait rapporté fr. 3,927,638.52. II, p. D.

La dépense s'est élevée à fr. 4,020,132.30, supérieure de fr. 351,477.25 à celle de 1905. II, p. D.

La différence provient :

1° De l'augmentation des remises accordées aux pilotes, remises qui suivent le mouvement des recettes;

2° D'une notable extension de personnel;

3° De l'exécution de travaux de radoub à trois goélettes;

4° Du paiement des trois quarts du coût d'un local qui a été édifié pour le service du pilotage à Nieuport.

De nouveaux pourparlers ont été engagés avec le Gouvernement des Pays-Bas en vue de perfectionner l'éclairage de l'Escaut de telle sorte que les grands vapeurs transatlantiques qui desservent Anvers puissent pratiquer le fleuve la nuit. Il s'agirait à cet effet de mouiller une nouvelle et nombreuse série de bouées lumineuses dans la partie belge de l'Escaut, et surtout sur la section néerlandaise, d'éclairer certaines balises et de modifier le caractère des feux et de quelques fanaux d'alignement.

La transformation des feux des phares d'Ostende, de Blankenberghe et de Knocke, dont il est question dans le compte rendu de 1905, a été achevée pendant l'exercice actuel.

En vue de remédier à l'encombrement à Anvers et à Austruweel, par suite du nombre croissant de navires de grandes dimensions qui remontent l'Escaut, deux corps-morts destinés à l'amarrage des bâtiments de fort tonnage, lorsqu'il y a insuffisance d'emplacement à quai, ont été immergés, à titre d'essai, dans la partie sud de la rade d'Anvers.

Le service de pilotage, établi aux Bouches de l'Escaut, a été pourvu d'une nouvelle goélette destinée à renforcer le matériel flottant; en outre, un bateau-pilote a été adjugé pour remplacer une goélette hors de service. Il doit être livré en 1908.

Le cutter, commandé en 1904 pour desservir la station d'Ostende, a été mis en activité.

§ 5. REMORQUE SUR LA CÔTE DE FLANDRE.

II, p. D. La recette réalisée en 1906 est inférieure de fr. 3,818.88 à celle de 1905.

II, p. D. La dépense (fr. 92,807.48) accuse une diminution de fr. 2,038.02 comparativement à l'exercice précédent.

§ 6. POLICE MARITIME.

II, p. D. L'accroissement du mouvement maritime a également influé sur les recettes de la police maritime : de fr. 179,687.54 en 1905, elles sont montées, en 1906, à fr. 194,298.92, soit une plus-value de fr. 14,611.38.

II, p. D. La dépense n'a été supérieure que de fr. 1,146.27 à celle de 1905.

III.

Services divers.

§ 1^{er}. PHARES FANAOX ET SIGNAUX.

II, p. D. L'amélioration de l'éclairage de l'Escaut, annoncée dans le compte rendu précédent — à la rubrique « Pilotage » — a été réalisée en 1906 ; elle s'est traduite par une dépense de fr. 197,599.84.

§ 2. ÉCOLES DE NAVIGATION.

Les écoles de navigation d'Anvers et d'Ostende ont été fréquentées par 182 élèves; en 1905, il y en avait eu 165. Il a été allouée 37 bourses d'études, contre 36 et 14 demi-bourses l'année précédente.

Diplômes conférés :

	1906.	1905.
Long cours	74	64
Cabotage	6	8
Patron-pêcheur	1	4

Le cours de navigation institué pour les pêcheurs, à Nieupoort, a été suivi par 8 élèves, nombre supérieur de 2 à celui de 1905.

80 élèves, soit 14 de moins qu'en 1905, ont fréquenté les cours spéciaux de machines à vapeur marines. Il a été décerné 1 diplôme de mécanicien de 1^{re} classe de bateau à vapeur et 5 de mécanicien de 2^e classe.

II, p. D. La dépense a été supérieure de fr. 2,599.66 à celle de 1905. La différence résulte surtout de l'attribution d'un plus grand nombre de bourses d'études en 1906.

§ 3. SURVEILLANCE DE LA PÊCHE DANS LA MER DU NORD.

L'avis *Ville d'Anvers* et le trois-mâts goélette *Ville d'Ostende* ont effectué alternativement et d'une manière continue la surveillance des pêcheries dans la mer du Nord.

Les élèves de l'école des mousses ont pris part, par brigades de 30, aux croisières accomplies par les deux navires.

La dépense, en diminution de fr. 3,044.63 sur celle de l'exercice précédent, se chiffre par fr. 211,054.93. II, p. D.

§ 4. SAUVETAGE.

En 1906, le personnel des secours maritimes a recueilli les équipages de deux chaloupes de pêche en détresse.

Afin d'accroître l'efficacité des postes du littoral, les habitations des préposés au sauvetage ont été raccordées au réseau central des téléphones.

Dans le même ordre d'idées, les installations téléphoniques à Ostende ont été étendues et complétées comme suit : la tour de l'ancien phare et le poste des signaleurs à l'estacade-Est ont été reliés aux bureaux du pilotage ; il est ainsi possible de s'assurer à toute heure que les vigies sont à leur poste ; celles-ci possèdent, de leur côté, un moyen rapide de donner l'alarme.

Les différentes stations ont été munies de nouvelles jumelles marines.

Les divers postes sont pourvus de l'appareil de « va-et-vient », qui est employé sur les côtes basses lorsqu'il est impossible de mettre des embarcations à la mer. Tous les mois, le personnel procède à un exercice avec les engins pour les éprouver et en conserver l'emploi efficace.

A Ostende, l'on s'occupe d'installer le canot de haute mer à proximité du corps-de-garde des sauveteurs, sous un abri avec appontement auquel seront fixés des daviers pour la prompte mise à l'eau de l'embarcation, et deux postes seront disposés à proximité pour le stationnement des remorqueurs appelés à concourir éventuellement à un sauvetage.

Le coût du service, qui avait été, en 1903, de fr. 62,461.02, s'est élevé à fr. 64,733.85. L'écart est dû presque totalement à une majoration des primes allouées en 1906 aux sauveteurs des diverses stations du chef de veilles par gros temps, d'exercices en embarcations, etc. II, p. D.

IV.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. RECETTES.

II, p. D. Les recettes effectuées, en 1906, par les divers services de la marine ont atteint fr. 6,015,799.30, en augmentation de fr. 470,847.39 sur les résultats de l'exercice précédent.

§ 2. DÉPENSES.

II, p. D. Les dépenses, qui avaient été, en 1905, de fr. 10,380,432.11, ont été réduites, en 1906, à fr. 8,437,592.38; la différence en moins pour le dernier exercice est donc de fr. 2,125,039.35; mais il est à remarquer que le budget de 1905 a supporté le crédit nécessaire (2,500,000 fr.) à l'acquisition d'un nouveau paquebot à turbines pour le service d'Ostende-Douvres.

II, p. D. Les résultats généraux, en dépenses et en recettes, pour les deux exercices, se traduisent par une différence de fr. 2,393,907.12 en faveur de 1906.

N° I. — Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette.

Comparaison des années 1906 et 1905.

	NOMBRE.			MOUVEMENT.			RECETTE.		
	ANNÉE.		Différence pour 1906.	ANNÉE.		Différence pour 1906.	ANNÉE.		Différence pour 1906.
	1906.	1905.		1906.	1905.		1906.	1905.	
	1906.	1905.		1906.	1905.		1906.	1905.	
Voyageurs.									
Billets simples.	1 ^{re} classe .	"	"	20,042	19,283	+ 759	177,919 80	171,288 50	+ 6,631 30
	2 ^e —	"	"	29,670	26,923	+ 147	200,950 40	200,183 60	+ 736 80
Id. pour enfants (prix réduits).	1 ^{re} classe .	"	"	800	707	+ 167	2,813 26	3,600 15	- 786 89
	2 ^e —	"	"	2,317	1,802	+ 335	7,626 60	6,558 50	+ 1,078 10
Billets aller-retour.	1 ^{re} classe .	"	"	15,640 ⁽¹⁾	14,962	+ 698	118,190 20	111,018 90	+ 7,171 30
	2 ^e —	"	"	29,116 ⁽¹⁾	28,754	+ 362	163,290 40	160,332 80	+ 2,957 60
Id. (prix réduits).	1 ^{re} classe .	"	"	22,244 ⁽¹⁾	19,426	+ 3,110	108,119 90	92,874 80	+ 15,245 10
	2 ^e —	"	"	23,696 ⁽²⁾	21,076	+ 1,470	82,637	77,614 58	+ 5,022 30
Abonnements	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Locations de salles spéciales	12	24	- 12	"	"	"	75	115	- 40
Suppléments de 2 ^e à 1 ^{re} class.	84,813	51,186	+ 33,627	"	"	"	137,107 50	135,490	+ 1,617 50
1/2 id.	289	294	- 5	"	"	"	880	1,107 50	- 307 50
Portes cabines	918	1,061	- 143	"	"	"	6,416	7,477	- 1,061
Grandes cabines	1,018	3,071	- 2,053	"	"	"	56,502	55,593	+ 909
Cabines spéciales	78	95	- 17	"	"	"	2,184	2,650	- 476
— de luxe	51	29	+ 22	"	"	"	3,875	4,415	- 540
Vélos	656	485	+ 171	"	"	"	820 30	613 80	+ 206 50
Voyages	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Ensemble	—	—	—	142,915 ⁽²⁾	130,061 ⁽²⁾	+ 6,854	1,067,540 15	1,031,202 05	+ 36,337 10
Chevaux	63	72	- 9	"	"	"	2,520 45	2,899 80	- 379 35
Chiens	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Véhicules	1	"	+ 1	"	"	"	80 35	"	+ 80 35
Finances : Groupes	1,562	2,035	- 473	"	"	"	784	1,029 70	- 245 70
Journaux	"	"	"	69,581 ⁽³⁾	64,150	+ 5,430	2,087 40	1,924 50	+ 162 90
de 3 kilog. et moins	414,488	405,117	+ 9,371	1,245,424 ⁽³⁾	1,215,320	+ 28,104	161,622	161,118 55	+ 503 45
de 3 à 5 kilog.	27,480	23,486	+ 3,994	82,077 ⁽³⁾	76,464	+ 5,613	13,819 80	12,744	+ 1,075 80
de 5 kilog. et moins	108,091	173,358	- 65,267	321,713 ⁽³⁾	344,074	- 22,361	58,711 90	44,640 85	+ 14,071 05
de plus de 5 à 10 kilog.	20,281	40,231	- 19,950	183,167 ⁽⁴⁾	281,617	- 98,450	18,361 85	22,932 43	- 4,570 58
Petite colis	"	"	"	1,050,011 ⁽⁵⁾	870,842	+ 179,169	48,832 15	38,331 23	+ 10,500 92
Grande vitesse	"	"	"	766,320 ⁽⁵⁾	694,266	+ 72,054	25,936 79	22,961 32	+ 2,975 47
tarif réduit. Service anglo-belge-suédois	"	"	"	50,470 ⁽⁵⁾	40,870	+ 9,600	1,011 65	771 35	+ 240 30
Dits	"	"	"	"	"	"	12,610 99	9,139 94	+ 3,471 05
Produits extraordinaires	fr.	fr.	fr.	"	"	"	453 28	2,561 15	- 2,107 87
Totaux	fr.	fr.	fr.	1,324,486 96	1,204,284 21	+ 120,202 75	1,324,486 96	1,204,284 21	+ 120,202 75

(1) Dans ces chiffres, les billets aller-retour sont comptés chacun pour deux voyages.

(2) Les tickets coupons sont valables pour un mois, et donnent la faculté de séjourner dans les principales villes comprises dans l'itinéraire déterminé par ces tickets, il n'en est qu'un certain nombre de ceux-ci, délivrés en décembre, n'ont été utilisés sur les paquebots de l'Etat qu'en janvier suivant.

(3) Poids moyen estimé à raison de 3 kilog. par colis.

(4) —

(5) Colis taxés au poids.

(6) Convention du 1^{er} juillet 1905 (N. A. n° 2387 de l'Administration des Chemins de fer).

N^o. II — Recettes et dépenses de la Marine. — Subdivision par service.

Comparaison des années 1906 et 1905.

SERVICES.	1906.	1905.	Différences par 1906.
RECETTES.			
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	1,324,466 56	1,294,223 27	+ 30,243 29
Passage d'eau entre Anvers et la tête de-Flandre	125,226 24	112,043 14	+ 13,183 10
Pilotage	4,365,484 24	3,027,026 53	+ 1,338,457 71
Régimes	5,101 12	2,297 84	+ 2,803 28
Remorque sur la côte de Flandre	18,741 72	31,000 60	- 12,258 88
Pêche maritime	194,508 92	179,587 54	+ 14,921 38
Écoles de navigation	"	"	"
Pêche maritime	"	"	"
Sauvetage	"	"	"
Totaux . . . fr.	6,013,799 30	5,342,931 71	+ 670,867 59

DÉPENSES.

	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	774,721 40	3,496,324 00	3,271,040 39	760,288 33	3,151,277 45	5,012,065 78	-2,841,019 39
Passage d'eau entre Anvers et la tête de-Flandre	82,575 91	32,947 43	115,523 38	82,414 41	82,226 54	184,645 25	+ 19,578 10
entre Anvers et le Pays de Wess.	25,009 50	36,076 40	61,115 60	23,738 48	78,068 31	101,748 99	- 42,831 39
Pilotage	3,543,308 27	478,881 02	4,020,151 30	3,215,840 16	452,841 89	3,668,681 05	+ 351,477 25
Phares { éclairage et signaux fenoux et de la côte	20,616 56	24,077 34	53,003 20	20,223 17	18,013 00	43,168 77	+ 9,874 43
{ éclairage de l'Escaut	137,579 32	213,129 82	350,708 97	142,184 94	20,868 65	163,053 59	+ 187,615 38
Remorque sur la côte de Flandre	72,151 34	29,613 94	101,765 28	67,177 95	21,667 50	88,845 45	- 12,919 83
Pêche maritime	199,856 67	15,919 42	215,776 09	98,072 23	16,147 39	114,219 72	+ 1,146 37
Écoles de navigation	28,424 78	13,723 74	42,150 52	27,010 94	13,519 02	40,530 80	+ 3,599 66
Surveillance de la pêche maritime, donc des mousaux, etc.	158,833 38	57,211 05	216,044 43	108,060 19	56,070 60	164,130 79	- 51,913 64
Sauvetage	58,019 29	6,714 06	64,733 35	58,509 40	6,865 52	65,374 92	- 641 57
Totaux . . . fr.	5,964,674 75	3,452,716 63	9,417,391 38	4,618,442 33	3,021,909 72	7,640,352 05	+ 1,777,039 33
Recettes totales . . . fr.	6,013,799 30			5,342,931 71			+ 670,867 59
Dépenses	8,452,792 58			10,560,452 81			-2,546,653 51
Excédent { de dépenses . . . fr.	2,438,993 28			5,217,521 40			-2,778,528 12
{ de recettes . . . fr.	"			"			"

TABLE DES MATIÈRES.

PARTIE A.

CHEMINS DE FER.

	PAGES.
Note préliminaire.	1

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE 1^{er}.

		Annexes à consulter.
I. Situation financière.		
§ 1 ^{er} . Capital de premier établissement	A, 1	I et IX de la partie A.
§ 2. Capital utile	A, 3	IX "
§ 3. Compte d'exploitation	A, 4	II ^{de} et IV "
§ 4. Ressources et charges. Avoir	A, 4	III, IV, V et V ^{bis} "
§ 5. Bilan	A, 4	I "
§ 6. Revenu du capital utile.	A, 6	
§ 7. Coefficient d'exploitation	A, 6	IV "

II. Résumé des principaux résultats statistiques.

Produits par unité de trafic en 1906 et en 1908.	A, 7	
Principaux résultats des services des voies et travaux, de la traction et du matériel, de l'exploitation et des recettes, pendant la période quinquennale 1902-1906 et année 1901	A, 7	X, XI et XII
Diagrammes divers représentant, depuis l'origine, l'accroissement des capitaux conacrés au premier établissement du réseau exploité et le développement du trafic des voyageurs et des grosses marchandises.	A, 7	XLVIII
Personnel	A, 7	
Caisse des ouvriers	A, 8	

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

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

§ 1 ^{er} . Lignes en cours de construction	A, 11
§ 2. Principaux travaux d'extension et de parachèvement des lignes en exploitation	A, 11

Annexes à consulter.

II. — Situation des lignes en exploitation.

		Pages.
XIII de la partie A.	§ 1 ^{re} . Longueur des lignes principales exploitées au 31 décembre 1906	A, 12
	§ 2. Longueur moyenne exploitée par l'État en 1906	A, 13
XIV	§ 3. Rails	A, 13
XIV	§ 4. Billes et traverses	A, 13
XV	§ 5. Profil et courbes	A, 13
XV	§ 6. Signaux	A, 16
XVI	§ 7. Passages à niveau	A, 16
	§ 8. Raccordements industriels et gares privées	A, 16
	§ 9. Raccordements vicinaux et traversées vicinales	A, 17
XVII	§ 10. Approvisionnements au 31 décembre 1906 (Service des voies et travaux)	A, 17

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

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

XVIII, XX à XXII ^{bis}	§ 1 ^{re} . Matériel de traction et de transport	A, 19
XIX, XXIII et XXIV	§ 2. Extension et renouvellement du matériel de traction et de transport	A, 19
	§ 3. Wagons de particuliers	A, 21
XXV	§ 4. Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères	A, 21
	§ 5. Nombre et parcours des trains	A, 22
	§ 6. Utilisation du matériel à marchandises	A, 22
	§ 7. Temps moyen que comporte l'emploi utile d'un wagon de l'État	A, 25
XXVI	§ 8. Achat de combustibles	A, 25
XXVI	§ 9. Consommation de combustibles	A, 25
XXVI	§ 10. Combustible consommé par les locomotives	A, 25
XXVII et XXVIII	§ 11. Éclairage	A, 25
	§ 12. Chauffage des trains	A, 26
	§ 13. Graissage	A, 26
XXIX	§ 14. Approvisionnements en magasin (Service de la traction et du matériel)	A, 26

II. Améliorations et innovations introduites dans le service de la traction et du matériel A, 27

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION ET RECETTES.

I. Mouvement et recette.

VI, XII, XIX et XXII	§ 1 ^{re} . Voyageurs (Mouvement et recette)	A, 29
XXIII à XXVII	§ 2. Mouvement des marchandises transportées par les lignes de l'État en 1906	A, 31

(III)

	PAGE.	Annexes à consulter.
§ 3. Ensemble du mouvement et des recettes.	A, 52	VI, VII et VIII de la partie A.
§ 4. Produits extraordinaires	A, 53	
§ 5. Produits divers	A, 53	VII
§ 6. Réductions consenties sur les prix de transport.	A, 53	

II. *Statique* A, 54III. *Améliorations et innovations apportées dans le service des transports.*

§ 1 ^{er} . Camionnage	A, 36
§ 2. Trains de voyageurs.	A, 57
§ 5. Trains de marchandises.	A, 42
§ 4. Mesures diverses prises dans l'intérêt du service et du public	A, 44
§ 5. Tarifs des voyageurs et des bagages	A, 44
§ 6. Tarifs pour marchandises	A, 45

IV. *Accidents. — Statistique comparative.*

§ 1 ^{er} . Collisions et déraillements de trains	A, 54-57	XXVIII
§ 2. Accidents de personnes attribuables aux collisions et aux déraillements de trains	A, 58	XXVIII et XL
§ 3. Accidents de personnes dus à d'autres causes qu'à des collisions et déraillements de trains	A, 58	XXIX et XL
§ 4. Personnes tuées depuis 1835	A, 60	XL

V. *Contraventions* A, 612^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

Situation des lignes en exploitation.

§ 1 ^{er} . Longueur des lignes exploitées au 31 décembre 1906.	A, 65	LI
§ 2. Développement des voies ferrées	A, 64	
§ 5. Stations, haltes et points d'arrêt	A, 64	XLII
§ 4. Gares privées et raccordements industriels	A, 65	XLII
§ 5. Raccordements et traversées à niveau de lignes vicinales.	A, 65	

II.

<i>Situation du matériel roulant</i>	A, 66	XLIII
--	-------	-------

III.

<i>Parcours des trains</i>	A, 67	XLIV
--------------------------------------	-------	------

IV.

Annexes à consulter.

Mouvement et recette des transports.

			PAGE.
XLV	de la partie A.	§ 1 ^{er} . Voyageurs	A, 68
XLV	"	§ 2. Bagages	A, 69
XLV	"	§ 5. Petites marchandises	A, 70
XLV	"	§ 4. Grosses marchandises	A, 70
XLV	"	§ 5. Finances	A, 71
XLV	"	§ 6. Équipages.	A, 71
XLV	"	§ 7. Chevaux et bestiaux	A, 71
XLV	"	§ 8. Produits extraordinaires	A, 72
XLV	"	§ 9. Récapitulation des recettes.	A, 72

V.

XLV	"	Dépenses d'exploitation.	A, 73
-----	---	----------------------------------	-------

VI.

XLV	"	Produits nets de l'exploitation.	A, 74
-----	---	--	-------

VII.

XLV	"	Coefficients de l'exploitation	A, 75
-----	---	--	-------

VIII.

XLV	"	Résultats généraux de l'exploitation.	A, 76
-----	---	---	-------

IX.

XLVI	"	Personnel.	A, 76
------	---	--------------------	-------

X.

XLVII	"	Accidents	A, 77
-------	---	---------------------	-------

XI.

		Contraventions	A, 78
--	--	--------------------------	-------

XII.

		Améliorations et innovations	A, 78
--	--	--	-------

ANNEXES DE LA PARTIE A.

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

n°	I.	Bilan. — Situation générale depuis l'origine jusque fin 1906	A, 84-85
"	II.	Compte définitif de l'exploitation. Dépenses et recettes. — Exercice 1905	A, 86-87
"	II ^{bis} .	Compte approximatif de l'exploitation. — Dépenses et recettes. — Exercice 1906	A, 88-89
"	III.	Compte de profits et pertes. Exercice 1906	A, 90

N° IV.	Résultats financiers de l'exploitation des chemins de fer par l'État depuis 1835 jusqu'en fin 1906. — Coefficient d'exploitation.	A, 92-95
» V.	Charges financières depuis l'origine	A, 94-95
» V ^{ide} .	(Pour mémoire). — Soldes annuels de l'exploitation dans l'hypothèse de l'existence d'un compte-courant d'intérêts avec le Trésor, considéré comme banquier du chemin de fer	A, 96
» VI.	Recettes de l'exploitation du chemin de fer par nature de produits, depuis l'origine	A, 98-99
» VII.	Amortissements indirects soustraits du capital. — Produits divers encaissés par le département des finances pour compte de l'exploitation du chemin de fer	A, 100-101
» VIII.	Répartition et encaissement des recettes brutes. Droits constatés et recouvrements effectués	A, 102-103
» IX.	Décomposition du compte de premier établissement et de parachèvement du réseau appartenant à l'État, y compris les lignes rachetées. Frais de parachèvement des lignes exploitées moyennant parts des recettes ou loyer. Années 1895 à 1906.	A, 104-105
» X.	Voies et travaux. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1902-1906) et de la dernière année (1901) de la période précédente	A, 106-107
» XI.	Traction et matériel. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1902-1906) et de la dernière année (1901) de la période précédente	A, 108-109
» XII.	Exploitation et recettes. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1902-1906) et de la dernière année (1901) de la période précédente	A, 110-111
» XIII.	Développement des lignes exploitées à double et à simple voie	A, 112
» XIV.	Matériel fixe existant dans les voies au 31 décembre 1906 et 1905.	A, 113
» XV.	a. Profil et courbes des voies principales. b. Signaux de différents systèmes.	A, 114
» XVI.	Relevé des passages à niveau supprimés en 1906	A, 115-116
» XVII.	Approvisionnements dans les dépôts et à pied d'œuvre, au 31 décembre 1906. — Service des voies et travaux	A, 117
XVIII.	Effectif du matériel de traction et de transport.	A, 118-119
» XIX.	Situation de l'effectif du matériel roulant. — Extension et renouvellement	A, 120-121

N° XX.	Situation du matériel à voyageurs au point de vue des places offertes	A, 122-123
„ XXI.	Situation du matériel pour trains de marchandises au point de vue du tonnage utilisable	A, 124-125
„ XXII.	Importance du matériel de traction en 1906	A, 126
„ XXIII.	Tableau donnant l'accroissement progressif de la puissance et du poids des locomotives, les perfectionnements apportés à celles-ci pour en renforcer la sécurité, ainsi que l'augmentation de leur travail utile	A, 127
„ XXIV.	Situation du renouvellement des locomotives et des voitures à vapeur d'après la puissance de traction des moteurs	A, 128
„ XXV.	Balance de renouvellement du matériel de traction et de transport. — Valeur « argent »	A, 129
„ XXVI.	Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères sur le réseau de l'État. A, 130	130
„ XXVII.	Achats et consommation de combustibles.	A, 132-133
„ XXVIII.	Éclairage des stations, ateliers et dépendances	A, 134
„ XXIX.	Éclairage des trains au gaz riche	A, 134
„ XXX.	Approvisionnements et matériel en magasin. — Services de la traction et du matériel et de l'exploitation.	A, 135
„ XXXI.	Progression annuelle du mouvement et de la recette des voyages par abonnements, y compris les abonnements de 15 et de 5 jours	A, 136
„ XXXII.	Mouvement et recettes des abonnements de 15 et de 5 jours	A, 137
„ XXXIII.	Mouvement général des transports de certaines marchandises, effectués par charges complètes en services intérieur et État vers État, ainsi qu'en services mixtes au départ et à l'arrivée. — Année 1906. A, 138-142	138-142
„ XXXIV.	Mouvement général de certaines grosses marchandises expédiées et reçues par les stations de l'État Belge en relation de service international. — Année 1906	A, 143-163
„ XXXV.	Mouvement des transports de marchandises en transit par la Belgique. — Année 1906	A, 164
„ XXXVI.	Mouvement des transports de marchandises en transit par les lignes de l'État. — Année 1906	A, 166-167
„ XXXVII.	Mouvement général des transports de chevaux et de bestiaux, etc., effectués en services intérieur et État vers État, et en services mixtes et internationaux, au départ et à l'arrivée (tarifs directs). — Année 1906	A, 168-169

N°XIIII. Mouvement général, en tonnes, de certaines grosses marchandises transportées pendant l'année 1905 par les chemins de fer de l'État Belge	A, 171-174
• XIIIV. Collisions et déraillements de trains. — Accidents de personnes y relatifs. — Réseau exploité par l'État. — Années 1905 et 1906	A, 176-177
• XIIIX. Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des collisions et à des déraillements de trains. — Année 1906	A, 178-180
• XII. Dénombrement des accidents de personnes depuis 1855	A, 182-185
• XLVIII. Diagrammes divers représentant, depuis l'origine, l'accroissement des capitaux consacrés au premier établissement du réseau exploité et le développement du trafic des voyageurs et des grosses marchandises.	

2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

• XII. Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1906.	A, 184
• XIII. Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. Situation au 31 décembre 1906.	A, 185
• XIII. Matériel roulant. Effectif au 31 décembre 1906. — Comparaison des années 1906 et 1905.	A, 186
• XIV. Parcours kilométrique des trains en 1906. — Comparaison des années 1906 et 1905	A, 187
• XV. Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. Exercice 1906.	A, 188-189
• XVI. Personnel. Effectif au 31 décembre 1906. — Comparaison des années 1906 et 1905	A, 190-191
• XVII. Accidents survenus aux personnes. Année 1906. — Comparaison des années 1906 et 1905.	A, 192-195

PARTIE B.

POSTES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

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

Annexes à consulter.

II.

STATISTIQUES DES CORRESPONDANCES.

			P. 102
I et III de la partie III.	§ 1 ^{er} .	Mouvement général	B, 4
III	§ 2.	Lettres ordinaires	B, 5
III	§ 3.	Lettres recommandées	B, 6
II et III	§ 4.	Lettres et boîtes avec valeur déclarée	B, 6
III	§ 5.	Envois exprès	B, 6

III.

OPÉRATIONS POUR COMPTE DE TIERS.

A. Mandats et bons de poste.

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

B. Effets de commerce.

II et III	§ 1 ^{er} .	Acceptation	B, 8
II et III	§ 2.	Encoissement	B, 8

II et III		C. Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.	B, 8
-----------	--	--	------

II et III		D. Quittances (service intérieur)	B, 8
-----------	--	---	------

II et III		E. Recouvrements de valeurs avec l'étranger	B, 9
-----------	--	---	------

II et III		F. Abonnements aux journaux.	B, 9
-----------	--	--------------------------------------	------

		G. Caisses d'épargne, de retraite et d'assurances	B, 10
--	--	---	-------

II, III et VI		H. Permis de pêche	B, 11
---------------	--	------------------------------	-------

		I. Timbrage de papiers et débit de papiers timbrés	B, 11
--	--	--	-------

		J. Paiement des allocations accordées en vertu de l'article 9 de la loi du 10 mai 1900 sur les pensions de vieillesse	B, 11
--	--	---	-------

IV.

BUREAUX DE POSTE ET BOÎTES AUX LETTRES . . . B, 11

V.

DISTRIBUTION ET TRANSMISSION DES CORRESPONDANCES.

§ 1 ^{er} .	Service de distribution	B, 12
§ 2.	Service de transmission	B, 12

VI.

PERSONNEL B, 13

VII.

RÉSULTATS FINANCIERS.

§ 1 ^{er} .	Recette	B, 15
§ 2.	Dépense.	B, 15

ANNEXES DE LA PARTIE B.

	PAGES.
N° 1. Mouvement des correspondances, d'après les moyennes fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1906	B, 16
• II. Mouvement des valeurs confiées à la poste. — Compa- raison des années 1906 et 1905.	B, 18
• III. Renseignements statistiques du mouvement postal. — Comparaison des années 1906 et 1905	B, 20
• IV. Recettes postales de toutes natures. — Comparaison des années 1906 et 1905.	B, 22
• V. Relevé des timbres-poste, enveloppes timbrées, cartes pos- tales, cartes-lettres et chiffres-taxes vendus. — Compa- raison des années 1906 et 1905	B, 22 et 25
• VI. Relevé des permis de pêche délivrés. — Comparaison des années 1906 et 1905	B, 24

PARTIE C.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

CHAPITRE I^{er}.

TÉLÉGRAPHES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

Relations internationales.	C, 3
------------------------------------	------

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

§ 1. Télégrammes privés :	
a. Services réunis	C, 4
b. Service intérieur	C, 4
c. Service international	C, 5
§ 2. Télégrammes de service	C, 5

III.

BUREAUX TÉLÉGRAPHIQUES, DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU
ET APPAREILS.

§ 1. Bureaux.	C, 7
§ 2. Développement du réseau	C, 8
§ 3. Appareils en service	C, 9
§ 4. Raccordements télégraphiques privés au réseau télégra- phique de l'État (arrêté royal du 6 novembre 1882)	C, 9

CHAPITRE II.

T É L É P H O N E S .

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

	PAGES.
A. Téléphonie locale	C, 40
B. Téléphonie à grande distance interne	C, 44
C. Téléphonie internationale	C, 44
Renseignements statistiques	C, 49

CHAPITRE III.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

I.

PERSONNEL	C, 22
---------------------	-------

II.

RÉSULTATS FINANCIERS.

§ 1. Recettes	C, 25
§ 2. Dépenses.	C, 24

ANNEXES DE LA PARTIE C.

N° 1. Répartition, par pays d'échange, des correspondances télégraphiques internationales. — Comparaison des années 1906 et 1905	C, 28
2. Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1906 et 1905.	C, 29
III. Tableau donnant des renseignements comparatifs sur le développement du service téléphonique dans chacun des groupes belges en 1906 et en 1905.	C, 50 et 51
IV. Tableau récapitulatif et comparatif du mouvement et de la recette (parts belges) de la téléphonie internationale, par pays en relation, pendant les années 1906 et 1905.	C, 52
5. Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des recettes et parts téléphoniques belges encaissées pendant les exercices 1906 et 1905	C, 54 et 55
VI. Tableau indiquant sommairement pour 1906 les résultats des comptes financiers de la téléphonie locale proprement dite	C, 56

PARTIE D.

MARINE.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

1°. Matériel	D, 3
2. Personnel	D, 3

II.

SERVICES D'EXPLOITATION.

	Passe.	Annexes à consulter
1 ^{re} . Paquebots entre Ostende et Douvres	D, 4	I et II de la partie II.
2. Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	D, 6	II »
3. Passage d'eau entre Anvers et le Pays de Waes	D, 6	II »
§ 4. Pilotage	D, 7	II »
5. Remorque sur la côte de Flandre	D, 8	II »
6. Police maritime	D, 8	II »

III.

SERVICES DIVERS.

§ 1 ^{re} . Phares, fanaux et signaux	D, 8	II »
§ 2. Écoles de navigation	D, 8	II »
§ 5. Surveillance de la pêche dans la mer du Nord et école des mousses	D, 9	II »
§ 4. Sauvetage	D, 9	II »

IV.

RÉSULTATS FINANCIERS.

§ 1 ^{re} . Recettes	D, 10	II »
§ 2. Dépenses	D, 10	II »

ANNEXES DE LA PARTIE II.

MARINE.

- 1^{re} 1. Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. Mouvement et recette. — Comparaison des années 1906 et 1905 . . D, 11
2. Recettes et dépenses de la marine. — Subdivision par service. — Comparaison des années 1906 et 1905 . . D, 12



