

CHEMIN DE FER.



COMPTE-RENDU DES OPÉRATIONS EN 1844.



MESSIEURS,

La loi du 1^{er} mai 1834 impose au Gouvernement l'obligation de rendre aux Chambres un compte annuel des opérations relatives à la construction et à l'exploitation des chemins de fer de l'État. Mes prédécesseurs ont successivement rempli cette obligation par leurs rapports des 4 août 1835, 1^{er} mars et 26 octobre 1837, 26 novembre 1838, 12 novembre 1839, 4 février 1841, 2 juin 1842 et 12 avril 1843. Moi-même, je me suis conformé à cette disposition de la loi, en vous présentant dans la séance du 6 février 1844 la *Situation de l'exploitation des chemins de fer pendant l'année 1843*, et je viens aujourd'hui remplir le même devoir en déposant le Compte-rendu relatif à l'exercice 1844.

La *Situation de 1843* a été établie à la hâte, pour pouvoir être distribuée avant la discussion du budget des Travaux Publics pour 1844 ; elle ne renferme pas tous les renseignements que l'on a l'habitude de trouver dans les comptes-rendus ; j'ai donc cru faire chose utile en publiant dans le présent rapport plusieurs documents encore inédits relatifs à l'exploitation en 1843 ; il pourra donc se faire que quelques-unes des considérations présentées dans ce rapport, se rattachent plus particulièrement aux résultats obtenus en 1843.

CHAPITRE PREMIER.

DÉPENSES DE CONSTRUCTION ET D'ÉTABLISSEMENT.

Les dépenses de construction du chemin de fer s'élevaient, au 31 décembre 1843, à la somme totale de fr. 157,573,077-28, savoir :

Route proprement dite	107,279,296 56
Bâtiments, machines et accessoires des plans inclinés.	1,289,370 35
Bâtiments et clôtures des stations.	6,520,462 08
Dépendances des stations	1,760,058 29
Dépenses générales (personnel, frais de conduite, de bureau, etc.)	5,899,164 08
Matériel des transports	16,824,746 12
Total égal. fr.	<u>157,573,077 28</u>

A la date du 31 décembre 1844, ces dépenses se montaient à fr. 144,746,774-06 (Voir le tableau n° I) réparties de la manière suivante :

Route proprement dite	111,254,032 37
Bâtiments, machines et accessoires des plans inclinés.	1,488,156 36
Bâtiments et clôtures des stations	7,488,273 95
Dépendances des stations	1,983,350 25
Dépenses générales (personnel, frais de conduite, de bureau, etc.)	4,598,033 35
Matériel des transports	18,154,947 78
Somme égale fr.	<u>144,746,774 06</u>

La dépense totale de construction liquidée, pendant l'année 1844, a donc été de fr. 7,173,696-78, savoir :

Route proprement dite	5,974,736 01
Bâtiments, machines et accessoires des plans inclinés.	198,766 01
Bâtiments et clôtures des stations	967,811 87
Dépendances des stations	223,311 96
Dépenses générales (personnel, frais de conduite, de bureau, etc.)	498,869 27
Matériel des transports	1,510,201 66
Total égal fr.	<u>7,173,696 78</u>

La longueur totale des chemins de fer, décrétés par les lois des 1^{er} mai 1854 et 26 mai 1857, est de 559 kilomètres ou $111 \frac{8}{10}$ lieues, dont 255 kilomètres ou 47 lieues sont actuellement à double voie, et 324 kilom., ou $64 \frac{8}{10}$ lieues sont encore aujourd'hui à simple voie, savoir :

		Kilom.	
Parties à double voie.	Bruxelles à Anvers.	46	
	Malines à Gand.	57	
	Malines à Vertryck	41	
	Tirlemont à la frontière prussienne.	91	
			255 ou 47 lieues.
Parties à simple voie.	Gand à Ostende	67	
	Gand à la front ^{re} française vers Lille.	58	
	Moucron à Tournay	19	
	Landen à St-Trond	10	
	Bruxelles à Quiévrain (frontière).	81	
	Braine-le-Comte à Namur	82	
	Embranchem ^t intérieur d'Anvers.	5	
	Ligne de raccordement à Bruxelles.	5	
	Souterrain de Cumplich	1	(On travaille à l'étalissement de la 2 ^e voie.)
			324 ou $64 \frac{8}{10}$ lieues.
Ensemble			
			$111 \frac{8}{10}$ lieues.

Bien qu'une grande partie de notre chemin de fer soit encore aujourd'hui à simple voie, les travaux d'art et les terrassements sont généralement disposés pour recevoir deux voies, à l'exception des tunnels de Cumplich, de Braine-le-Comte et de Godarville et de la ligne de Landen à St-Trond.

Il résulte des renseignements qui précèdent, qu'à la date du 31 décembre 1844, le coût moyen d'un kilomètre de nos chemins de fer était de fr. 258,958-77, ce qui équivaut à fr. 1,294,693-85 par lieue de cinq kilomètres savoir :

	Par kilomètre.	Par lieue.
Route proprement dite fr.	201,685 45	ou fr. 1,008,427 25
Stations et dépendances	16,943 87	84,719 55
Dépenses générales	7,867 68	39,538 40
Matériel des transports	52,441 77	162,208 85
	258,958 77	ou 1,294,693 85

Le tableau n° II présente la situation, au 31 décembre 1844, des fonds affectés

à la construction du chemin de fer; la somme totale allouée, est de fr.	150,264,063 75
Sur laquelle il avait été liquidé au 31 décembre 1844.	145,984,089 65
Il restait donc disponible. fr.	4,279,974 12
Auxquels il faut ajouter une somme de fr. 571,159-11, déjà liquidée, mais non encore dépensée, ci.	571,159 11 ⁽¹⁾
Il restait donc disponible au 31 décembre 1844. . fr.	4,851,133 23
D'après un relevé dressé dans les bureaux du Département des Travaux Publics, il restait encore à dépenser à la même date, pour solder tous les marchés en voie d'exécution	2,427,046 63

De sorte qu'il ne restait plus réellement disponible que. fr. 2,424,086 60

somme sur laquelle seront en outre imputées des constructions et fournitures s'élevant ensemble à fr. 2,202,670-48, et pour lesquelles, bien qu'aucun contrat ne fût passé, des engagements positifs avaient cependant été pris. L'on doit donc regarder les fonds alloués jusqu'à ce jour, pour l'établissement du chemin de fer, comme entièrement dépensés ou engagés, car le faible excédant de fr. 221,416-12 sera à peine suffisant pour faire face aux dépenses imprévues et arriérées.

L'aliénation des excédants de terrains non utilisés pour l'établissement du chemin de fer, a produit une rentrée de fonds dans les caisses du trésor de fr. 657,759-68 (*voir* le tableau n° III). Nous aurons soin de tenir compte de cette rentrée, lorsque nous ferons l'appréciation des résultats de l'exploitation en 1844.

Le tableau n° IV indique la situation du matériel des transports (locomotives et voitures), à la date du 1^{er} de chaque mois de l'année 1844.

Le petit tableau suivant donne en résumé la comparaison du matériel au commencement et à la fin de l'année 1844.

(¹) Cette somme se décompose de la manière suivante (*voir* la récapitulation générale du tableau n° I) :

1° Restant à la disposition de la régie au 1 ^{er} janvier 1845. fr.	485,872 84
2° Restant des avances faites à l'établissement de Seraing et encore à rembourser en fournitures	55,286 27
Et 3° Avances faites pour frais de procédure	30,000 00

Ensemble. fr. 571,159 11

	NOMBRE EXISTANT		EN PLUS AU 1 ^{er} JANVIER 1845.	<i>Observations.</i>
	AU 1 ^{er} JANVIER 1844.	AU 1 ^{er} JANVIER 1845.		
Locomotives.....	143	146	5	
Tenders.....	158	143	7	
Voitures pour voyageurs.....	606	651	25	
Waggon pour marchandises.....	1,585	1,908	525	
Waggon de service.....	327	571	44	

Les notes insérées à la colonne *observations* du tableau n° IV présentent, au surplus, le résumé des mutations dans le matériel des transports pendant l'année 1844. L'on y voit qu'il a été fourni en 1844 :

1 locomotive de 15 ³/₄ pouces, par la société J. Cockerill, de Seraing ;
 1 id. de 15 pouces, par la société St-Léonard, de Liège,
 et 1 id. id. par le sieur Norris, de Philadelphie.

Cette dernière est construite selon le système américain à avant-train articulé; on l'emploie à titre d'essai, pour le transport des convois de marchandises, dans la vallée de la Vesdre, où se trouvent réunies les plus grandes difficultés de rampes et de courbes.

Malgré les augmentations successives du nombre de locomotives et de waggon à marchandises, le matériel existant est encore insuffisant pour faire face à tous les transports de marchandises, tant est grand le développement qu'ont pris ces transports. L'on estime que l'organisation définitive du service des marchandises et l'achèvement du chemin de fer français jusqu'à Paris, exigeront que le matériel soit porté aux quantités ci-dessous :

158 locomotives et tenders ;
 9 voitures pour la poste ⁽¹⁾ ;
 788 voitures pour voyageurs ;
 2,648 waggon pour marchandises ;
 564 id. de service,
 et 1,029 bâches en cuir.

⁽¹⁾ Les voitures pour la poste seront à l'avenir fournies par l'administration des postes, c'est pourquoi ce chiffre n'a pas été augmenté ici, bien qu'il soit évidemment insuffisant.

CHAPITRE DEUXIÈME.

EXPLOITATION.

§ 1.

Dépenses d'exploitation.

Pendant l'année entière de 1844 le service de l'exploitation s'est étendu sur l'ensemble du réseau des chemins de fer, décrétés par les lois des 1^{er} mai 1834 et 26 mai 1837, d'un développement total de 559 kilomètres ou 111 ⁸/₁₀ lieues.

En 1845, le nombre moyen de lieues de railway exploitées n'avait été que de 96 ¹/₂ lieues d'après les calculs ci-après :

Au 1^{er} janvier 1845, l'exploitation du chemin de fer s'étendait sur une longueur totale de 438 kilomètres (V. p. ix du *Compte-rendu* du 12 avril 1845). Ces 438 kilom. ont, par conséquent, été exploités pendant les 12 mois de cette année, ce qui donne 5,256 kilom. exploités pendant un mois.

La section de Liège à Chaudfontaine, d'une longueur de 7 kilom. ayant été ouverte le 2 juillet 1845, a été exploitée pendant 6 mois, soit 42 »

La section de Chaudfontaine à Verviers, d'une étendue de 18 kilom., qui a été exploitée à partir du 18 juillet, soit, pendant 5 ¹/₂ mois donne 96 »

Celle de Braine-le-Comte à Namur, d'une longueur de 82 kilom., ayant été ouverte le 2 août pour les voyageurs, et le 1^{er} septembre pour les marchandises, est considérée comme exploitée entièrement pendant 4 ¹/₂ mois; ce qui équivaut à. . . 569 »

Et la section de Verviers à la frontière de Prusse, mesurant 14 kilom., ayant été livrée à l'exploitation, le 25 octobre pour les voyageurs, et le 1^{er} novembre pour les marchandises, peut être considérée comme ayant été exploitée pendant 2 ¹/₆ mois, ce qui donne pendant un mois 30 »

5,795 kilom.

exploités pendant un mois donnent 482 ³/₄ kilom., ou environ 96 ¹/₂ lieues de 5 kilom., exploités pendant l'année entière de 1845.

Les tableaux nos V et VI contiennent le relevé des dépenses d'exploitation du chemin de fer en 1843 et en 1844. Ces dépenses se sont élevées en 1844 à la somme totale de fr. 5,765,450-80, qui se répartit de la manière suivante :

Administration générale	563,503 56	ou	6 ³³ / ₁₀₀ p. o/o.
Entretien des routes et stations.	1,400,071 34	—	24 ²⁸ / ₁₀₀ »
Locomotion et entretien du matériel	2,841,734 51	—	49 ²⁹ / ₁₀₀ »
Transports	956,524 16	—	16 ⁵⁹ / ₁₀₀ »
Perception	205,797 25	—	3 ⁵¹ / ₁₀₀ »
Ensemble. . . fr.	5,765,450 80	ou	100

La dépense d'exploitation en 1844 peut donc se diviser approximativement en trois parties principales, savoir :

Locomotion et entretien du matériel	50 p. o/o	ou la moitié.
Entretien des routes et stations	25 p. o/o	ou un quart.
Et administration générale, transport et perception	25 p. o/o	ou un quart.

Les dépenses d'exploitation de l'année 1843 se sont élevées à la somme de fr. 5,476,615-72, savoir :

Administration générale.	507,255 12	ou	5 ⁶¹ / ₁₀₀ p. o/o.
Entretien des routes et stations.	1,422,252 09	—	25 ⁹⁷ / ₁₀₀ »
Locomotion et entretien du matériel	2,662,992 76	—	48 ⁶³ / ₁₀₀ »
Transports et perception	1,084,157 75	—	19 ⁷⁹ / ₁₀₀ »
	5,476,615 72	ou	100

Cette subdivision est sensiblement la même que celle que nous venons de citer pour 1844.

Des données qui précèdent, il est aisé de déduire la dépense moyenne occasionnée en 1843 et en 1844 pour chaque lieue de railway exploitée.

Cette dépense a été, en 1843, de fr.	56,752 49
Et en 1844, de	51,569 14

La diminution de dépense que l'on reconnaît ici en faveur de l'année 1844 est d'autant plus remarquable que pendant cette dernière année, l'usage que l'on a fait des chemins de fer a été bien plus étendu que pendant l'année 1843.

On appréciera la portée de cette observation par les calculs suivants :

En 1843, l'exploitation s'étendait sur un développement de railway de 96 1/2 lieues, et le parcours total des convois a été de 375,434 lieues de 5 kilom.; le parcours moyen, par lieue de railway, a donc été, en 1843, de 3,890 lieues;

En 1844, l'exploitation s'est étendue sur 111 8/10 lieues de railway, et les

convois ont parcouru 497,061 lieues ; le parcours moyen, par lieue de railway, a donc été, en 1844, de 4,446 lieues.

Nous ferons remarquer, au surplus, que l'abaissement de dépense que nous venons de signaler s'est fait successivement sentir, à peu près dans les mêmes conditions, depuis plusieurs années. Nous en trouverons la preuve dans le tableau qui suit :

EXERCICES.	Montant total des dépenses d'exploitation	Parcours total des convois	Nombre de lieues de railway exploitées	Dépense moyenne par lieue de railway exploitée.	Parcours moyen fourni par chaque lieue exploitée	Observations.
	Fr. c	Lieues de 5 kil		Fr. c	Lieues de 5 kil.	
1841	4,559,639 17	289,726	67 ³ / ₄	67,006 04	4,278	
1842	4,700,527 08	517,818	79 ¹ / ₁₀	59,547 56	4,015	
1843	5,476,615 72	575,454	96 ¹ / ₂	36,752 49	5,890	
1844	5,765,450 80	497,061	111 ⁸ / ₁₀	51,569 14	4,446	

Ainsi, en 1844, l'usage du chemin de fer a été plus grand qu'en 1841, et la dépense moyenne, par lieue de railway, est d'un quart (25 p. %) moins élevée en 1844 qu'en 1841.

Cette observation donne la mesure des améliorations et des économies qui ont été apportées dans le service de l'exploitation de nos chemins de fer, depuis quelques années.

On peut déduire également du tableau ci-dessus, le montant de la dépense d'exploitation, par lieue parcourue ; cette dépense a été :

En 1841 de	fr. 15 67
En 1842 de	14 79
En 1843 de	14 59
Et en 1844 de	11 60

La dépense d'exploitation, par lieue parcourue, n'avait point, comme on le voit, éprouvé d'aussi grande variation pendant les années 1841, 1842 et 1843 que celle qui s'est produite de 1843 à 1844. Il pourra, pour ce motif, être très curieux de rechercher sur quelles natures de dépenses portent spécialement les économies de l'année 1844, comparativement à 1843. Le tableau ci-dessous présente cette comparaison pour les grandes divisions du service de l'exploitation.

SERVICES DE L'EXPLOITATION.		DÉPENSE TOTALE POUR CHAQUE SERVICE		DÉPENSE MOYENNE PAR LIEUE PARCOURUE	
		EN 1845.	EN 1844.	EN 1845.	EN 1844.
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Administration générale	Traitements et indemnités des fonctionnaires, etc.....	174,393 63	207,556 68	» 47	» 42
	Main-d'œuvre, travaux, fournitures, etc.....	152,839 47	156,166 88	» 53	» 51
Entretien des routes et des stations.	Traitements et indemnités des employés, etc.....	114,703 89	114,280 96	» 30	» 25
	Main-d'œuvre, travaux, fournitures, etc.....	989,813 47	1,069,690 38	2 65	2 13
	Renouvellement des billes et fers..	517,730 75	216,100 00	» 85	» 45
Locomotion et entretien du matériel.	Traitements et indemnités des fonctionnaires, etc.....	152,371 50	123,718 09	» 41	» 26
	Main-d'œuvre, travaux, fournitures, etc.....	2,310,621 26	2,716,016 42	6 69	5 46
Transports et perception.	Traitements et indemnités des fonctionnaires, employés et gardes-convois	632,033 60	574,052 68	1 75	1 16
	Main-d'œuvre, travaux, fournitures, etc.....	432,084 13	586,068 71	1 16	1 18
		5,476,613 72	5,763,430 80	14 59	11 60

Ce tableau fait voir que, sauf l'article *Main-d'œuvre, travaux et fournitures du service des transports*, toutes les catégories de dépenses de l'année 1844 sont inférieures à celles de 1843; les diminutions les plus fortes se remarquent aux articles *Main-d'œuvre, travaux et fournitures pour locomotion et entretien du matériel, traitements des fonctionnaires des services des transports et de perception, main-d'œuvre, travaux et fournitures de l'entretien des routes et stations*.

La réduction de dépenses est, pour le premier de ces articles, de fr. 1-23 par lieue parcourue et équivaut à près de 19 p. % de la dépense de 1843; elle est d'autant plus remarquable qu'elle s'applique à une catégorie de dépense qui, bien plus que toutes les autres, augmente en raison directe du parcours des convois et qui, d'ailleurs, tend naturellement à s'élever par l'usure du matériel des transports.

Si, nonobstant cette double raison, la dépense de locomotion et d'entretien du matériel se trouve diminuée, il faut le reconnaître, c'est que des économies importantes ont dû être apportées dans toutes les subdivisions qui composent cette catégorie.

Avant d'aborder l'examen de ces subdivisions, nous ferons remarquer que la dépense de main-d'œuvre, fournitures, etc., de la locomotion, forme à elle seule près de la moitié de la dépense d'exploitation et qu'une réduction de 18 à 19 p. % sur cet article représente, par an, de fr. 450,000 à 475,000.

Parmi les objets sur lesquels se porte depuis quelques années l'attention du Gouvernement et de l'administration, il en est un sur lequel on est parvenu à réaliser de notables économies : c'est le combustible des locomotives.

La consommation totale, comprenant l'allumage des machines, la réserve et le stationnement a été, en 1844, de $57^{61/100}$ kilog. de coak par lieue de parcours; en 1843, on avait consommé, par lieue de parcours, $66^{33/100}$ kilog. de coak : la consommation de 1844 présente donc, comparativement à 1843, une réduction de $8^{72/100}$ kilog. par lieue, ou de plus de 13 p. o/o. Ces données sont tirées du tableau n° XII, qui indique la consommation du coak pendant chacun des mois de l'année 1844.

Il est vraiment intéressant de citer de nouveau la consommation du coak pendant les années précédentes, afin de faire apprécier les progrès qu'a faits cette partie si importante du service; la consommation totale par lieue parcourue a été,

	Kilog
En 1840, de	95 $^{72/100}$
En 1841, de	99 $^{77/100}$
Pendant les 5 premiers mois de 1842, de	105 $^{65/100}$
Id. les 7 derniers id. de	80 $^{10/100}$
En 1843, de	66 $^{33/100}$
Et en 1844, de	57 $^{61/100}$

Les économies réalisées pendant les trois dernières années doivent être attribuées en grande partie aux dispositions en vertu desquelles des primes ont été allouées aux machinistes et aux chefs d'ateliers à raison des réductions apportées dans la consommation du coak.

La première de ces dispositions mise en vigueur, à titre d'essai, à dater du 1^{er} juin 1842 et admise définitivement sous la date du 1^{er} janvier 1843, a été publiée dans le Compte-rendu du 12 avril 1843 de mon prédécesseur; elle stipulait que les machinistes recevraient une prime de 25 centimes par hectolitre de coak (35 kilog.), économisé sur les quantités allouées à l'avance par le ministre. Les chiffres que nous venons de rappeler prouvent que cette mesure porta immédiatement ses fruits, puisque la consommation des cinq premiers mois de 1842, qui avait été de $105^{65/100}$ kilog. par lieue, se trouva réduite, pendant les sept derniers mois de la même année, à $80^{10/100}$ kilog.

Des réductions considérables se réalisèrent encore en 1843, année pendant laquelle la consommation par lieue de parcours ne s'éleva plus qu'à $66^{33/100}$ kilog. ; enfin l'arrêté du 1^{er} janvier 1843 continua à faire sentir son influence pendant les premiers mois de 1844, ainsi qu'on peut s'en convaincre par l'examen du tableau n° XII, déjà cité.

Les résultats consignés à ce tableau font voir qu'à partir du mois de juin 1844 une nouvelle diminution se manifesta dans la consommation des locomotives; cette nouvelle amélioration fut la conséquence de l'introduction de l'arrêté du 6 mai 1844, ci-annexé sous le n° XVI¹, par lequel il fut décidé que les chefs d'ateliers des stations, chargés de l'entretien des locomotives,

jouiraient de primes équivalant au quart de celles accordées aux machinistes à raison des économies obtenues au moyen des locomotives de leur ressort respectif.

La consommation du coak se réduisit, sous l'empire des dispositions des 1^{er} janvier 1843 et 6 mai 1844, au chiffre le plus bas qu'il ait été possible d'atteindre jusqu'ici : 48⁹¹/₁₀₀ kilog. par lieue ou 9⁸/₁₀ kilog. par kilomètre.

Malgré les résultats avantageux obtenus par ces dispositions, l'on signala cependant un inconvénient assez grave et inhérent au mode de rémunération consacré par le règlement du 1^{er} janvier 1843; il consistait en ce que les convois des différentes lignes présentant des différences considérables dans le nombre de voitures ou de waggons, dont ils se composent, ainsi qu'on peut s'en convaincre par l'examen des tableaux nos XXV¹ et XXV², les primes allouées aux machinistes d'une ligne n'étaient pas en réalité établies sur les mêmes bases rationnelles que celles d'une autre ligne; car le règlement du 1^{er} janvier 1843 ne tenait compte que du parcours effectué par les locomotives et négligeait complètement l'influence du nombre de voitures ou de la charge remorquée, influence qui s'exerce cependant d'une manière directe sur la quantité de combustible consommé. Ces deux derniers tableaux font voir que les convois se sont composés, en moyenne, pendant l'année 1843, de 9⁶/₁₀ voitures, et pendant 1844, de 10¹/₂ voitures.

C'est pour éviter cet inconvénient radical que fut pris l'arrêté du 30 décembre 1844, ci-annexé sous le n^o XVI², et qui est mis à exécution depuis le 1^{er} janvier de l'année courante. D'après cet arrêté, le calcul du coak consommé est établi par voiture remorquée à une lieue, et les chefs d'ateliers continuent à jouir d'une prime égale au quart des sommes allouées aux machinistes de leur ressort.

L'arrêté du 30 décembre 1844 présentait, surtout dans les premiers moments, quelques difficultés d'exécution; les ordres de service, ci-annexés sous les nos XVI³ et XVI⁴, ont eu pour objet de les aplanir.

Nous nous sommes étendus longuement sur toutes les mesures relatives à la consommation du coak, par le motif que ces mesures offrent, à notre avis, une très grande importance pour l'avenir de l'exploitation des chemins de fer. Les développements qui vont suivre feront apprécier l'importance des résultats obtenus en 1844.

Le tableau n^o XV¹ donne le relevé de la fabrication du coak dans les fours de l'administration pendant l'année 1844. Les 1,000 kilog. de coak fabriqués ont coûté, y compris les frais généraux et de surveillance et la main-d'œuvre, fr. 24-48. Ce prix a varié de la manière suivante dans les diverses localités :

A Ostende, il a été de	fr.	53	27
A Gand, » de		31	68
A Malines, » de		29	20
A Ans, » de		18	71
Et à Jemmapes, » de		20	68

Il a été fabriqué, pendant l'année 1844, dans ces diverses localités,

680,022 $\frac{1}{2}$ hect., ou 23,800,787 kilog. de coak, représentant, au prix moyen de fr. 24-48 déjà cité, une valeur de fr. 582,643-27.

Il a en outre été livré dans différentes stations, suivant le tableau n° XV², 4.760,525 kilog. de coak pour le prix total de fr. 91,528-81.

Le prix moyen du coak consommé en 1844 a donc été de fr. 23-60 par 1,000 kilog.

Nous voyons au tableau n° XII, que la quantité de coak économisée en 1844, comparativement à 1843, a été de 4,571,562 kilog. Au prix de fr. 23-60, cette quantité de coak représente une valeur de fr. 103,164-14.

Le montant total des primes payées aux machinistes et chefs d'ateliers étant de fr. 27,872-04 (*voir* le tableau ci-annexé, n° XIII), l'économie totale réalisée en 1844, comparativement à 1843, s'élève, par conséquent, après déduction des primes, à plus de fr. 75,000, sans tenir compte des primes accordées pour le même objet pendant 1843 et qui se sont élevées à fr. 19,276-20.

Nous avons dit plus haut que les économies réalisées depuis quelques années dans la consommation du coak doivent être attribuées, en grande partie, aux dispositions des 1^{er} janvier 1843 et 6 mai 1844. Une bonne partie de ces résultats doit, d'un autre côté, être attribuée aux améliorations et aux perfectionnements apportés aux locomotives. C'est pour le récompenser de ses efforts, ayant pour objet le perfectionnement des locomotives, et l'indemniser des dépenses extraordinaires qu'il a faites dans ce but, qu'une somme de fr. 15,000 a été accordée à M. l'ingénieur en chef mécanicien Cabry; le texte de l'arrêté royal du 7 juillet 1844, par lequel cette récompense a été accordée, se trouve ci-annexé sous le n° XVII.

Enfin un nouveau mode de distribution de vapeur dans les cylindres des locomotives a été inventé tout récemment par l'un des ingénieurs attachés au service de la locomotion, M. Fischer; ce nouveau système, qui semble promettre d'heureux résultats, sera incessamment soumis à des essais comparatifs, qui seront dirigés de manière à ce que l'on puisse apprécier le mérite de chacun des systèmes employés jusqu'à ce jour.

Le tableau n° XIV indique le prix d'adjudication des charbons pour la fabrication du coak depuis 1840 jusqu'à 1845 inclusivement (l'adjudication des charbons nécessaires en 1845 a eu lieu en 1844). Les prix pour 1845 sont restés à peu près les mêmes qu'en 1844. Il n'en avait pas été ainsi pour cette dernière année, pendant laquelle les prix s'étaient, au contraire, trouvés généralement inférieurs à ceux de 1843.

Le tableau n° IX indique le relevé des billes hors de service qui ont dû être retirées des voies et remplacées dans le courant de l'année 1844; le nombre de billes remplacées en 1844 est de 56,136. La dépense pour achat de billes destinées à l'entretien des voies s'est élevée, pendant ladite année, à la somme de fr. 191,100.

La fourniture des billes nécessaires pour l'entretien des voies se fait à la suite d'adjudications publiques; le tableau ci-annexé sous le n° X indique le

prix d'adjudication des billes depuis 1840 jusqu'à 1845; l'on y verra que, depuis plusieurs années, il n'est plus fait usage que de billes en chêne dont en 1844, le prix a varié de fr. 5-20 à fr. 5-55 la pièce; les prix de 1845 sont quelque peu supérieurs et varient de fr. 4-16 à fr. 5-57 la pièce. Les dimensions des billes à livrer en 1845 ne sont point d'ailleurs les mêmes que celles livrées pendant les années précédentes; ces dimensions sont indiquées à la colonne *Observations* du tableau dont nous nous occupons.

Ainsi qu'on peut s'en convaincre par les explications qui précèdent, le renouvellement des billes donne lieu chaque année à des dépenses considérables; il ne faudrait pas en conclure que rien ne se fait pour introduire des économies dans cette partie du service de l'exploitation; depuis plusieurs années, l'on a renoncé complètement aux billes en bois-blanc, à cause de leur prompt détérioration; des essais de diverses espèces ont eu lieu à l'effet de chercher à augmenter la durée des billes employées, mais ils n'ont amené aucun résultat, et enfin, l'on procède en ce moment à des essais à l'effet de rechercher si les billes en bois ne pourraient pas être remplacées avantageusement par des billes en fer ou en fonte. Une commission spéciale s'occupe activement de cette dernière question et se livre à des expériences sur des billes en fer de plusieurs systèmes présentés respectivement par MM. Poncelet et Gobert, ingénieurs attachés au service de l'exploitation, et Marechal, mécanicien, à Bruxelles.

Ces essais présentent une grande importance, mais il est facile de comprendre que leur résultat ne peut être connu qu'après un délai assez long.

Le tableau ci-annexé n° VIII indique les quantités de rails et accessoires qui ont été remplacés pendant l'année 1844, pour cause d'usure et de rupture.

Il a été remplacé *pour cause de rupture*, en 1844, 916 rails, comprenant ensemble 4,528 portées de 0^m.91 et formant par conséquent ensemble une longueur de 4,120 mètres.

Le remplacement *pour cause d'usure*, comprend 1,544 rails, formant ensemble 7,658 portées de 0^m.91 et 6,969 mètres de longueur.

On a donc renouvelé en 1844, 2,460 rails, d'une longueur totale de 11,089 mètres.

En 1845 il avait été renouvelé :

Pour cause de rupture, 537 rails, comprenant ensemble 2,657 portées de 0^m.91 ou 2,418 mètres.

Pour cause d'usure, 1,468 rails, comprenant ensemble 7,485 portées de 0^m.91 ou 6,811 mètres.

Soit ensemble. pour usure et rupture, 2,005 rails d'une longueur totale de 9,229 mètres.

Les tableaux nos XVIII et XIX présentent le relevé des dépenses de camionnage et factage des marchandises aux diverses stations, pendant les années 1845 et 1844. Les frais de camionnage et de factage se sont élevés, en 1845, à fr. 128,685, et en 1844 à fr. 126,075-80.

L'examen des sommes payées pour chacun des mois de ces deux années fait voir que les dépenses se sont trouvées tout à coup réduites dans une forte proportion, à partir du mois d'août 1844; la dépense moyenne, pendant les cinq mois de mars, avril, mai, juin et juillet 1844, a été de fr. 12,184-78; pendant les cinq mois suivants elle n'a plus été que de fr. 8,901-21; il y a donc eu réduction sur cette dépense de fr. 5,285-57 par mois en moyenne, ce qui représente par an fr. 59,000, ou près de 27 p. % de la dépense antérieure, et ce nonobstant le développement qui s'est manifesté dans les transports de toute espèce.

Les avantages que nous venons de signaler ont été produits par la mise en adjudication publique de l'entreprise du camionnage et du factage des marchandises dans toutes les stations; le tableau ci-annexé n° XX, indique les prix actuels, résultant de cette adjudication, en regard des prix anciens payés en vertu des contrats de la main à la main dont le texte a été inséré au compte-rendu de l'année 1842.

Les nouveaux marchés obtenus par cette adjudication ont été mis à exécution à partir du 1^{er} août 1844; le cahier des charges qui les régit et les arrêtés pris à la suite de l'adjudication se trouvent ci-annexés sous les nos XXI, XXII¹, XXII², XXII³ et XXII⁴.

L'art. 21 du cahier des charges réserve au Gouvernement ainsi qu'aux entrepreneurs, la faculté de résilier les contrats moyennant un avertissement donné trois mois à l'avance. Les contrats expirent d'ailleurs de fait le 31 décembre 1846.

Les états nos XXIII et XXIV indiquent le parcours des convois en 1844, le premier par mois et pour chaque espèce de transports, voyageurs et marchandises; le second par ligne et par mois. Le parcours total de l'année 1844 est de 497,061 lieues de 5 kilom. ou de 2,485,505 kilom., qui se répartissent comme suit :

Service des voyageurs	526,451 lieues ou	65 1/2 p. %.
Id. marchandises	170,650 id. —	54 1/2 »
Total . . .	<u>497,061 lieues ou</u>	<u>100</u>

Le parcours total de 1844 se subdivise d'ailleurs de la manière suivante :

Ligne du Nord . . .	67,197 lieues ou environ	15 p. %.
Id. de l'Ouest. . .	133,405 id. id.	27 »
Id. de l'Est . . .	107,859 id. id.	22 »
Id. du Midi . . .	151,817 id. id.	27 »
Id. de la Vesdre.	56,803 id. id.	11 »
Total égal.	<u>497,061 lieues</u>	<u>ou 100</u>

Le tableau n° VII indique les services effectués par chacune des locomotives depuis l'origine de l'exploitation de nos chemins de fer jusqu'à la date du 31 décembre 1844.

Le parcours total fourni à cette date par les 146 locomotives appartenant à l'administration était de 2,129,873 lieues ou 10,649,365 kilom.

Sept de nos locomotives avaient à cette époque effectué un parcours supérieur à 25,000 lieues ou 125,000 kilom., savoir :

La locomotive n° 22, constructeur Cockerill, a parcouru 32,218 lieues.					
Id.	26,	»	Stephenson,	»	28,158 »
Id.	24,	»	id.	»	27,052 »
Id.	25,	»	Cockerill,	»	26,755 »
Id.	12,	»	Stephenson,	»	25,978 »
Id.	55,	»	id.	»	25,752 »
Id.	42,	»	Cockerill,	»	25,654 »

Le même tableau permet de voir que, des 146 locomotives que possédait l'administration à la date du 31 décembre 1844, 105 avaient été fabriquées dans les établissements belges et 43 provenaient de l'étranger; les 105 locomotives indigènes se répartissent de la manière suivante entre les établissements belges :

Établissement Cockerill, à Seraing		77 locomotives.
Id.	du Renard, à Bruxelles	15 »
Id.	de St-Léonard, à Liège	11 »
Ensemble		<u>105 locomotives.</u>

L'établissement Cockerill, de Seraing, a livré ses premières locomotives vers la fin de l'année 1835, la société du Renard, au mois de mai 1839, et la société St-Léonard, au commencement de 1840.

Des 43 locomotives d'origine étrangère, 42 sortent des établissements anglais et 1 a été construite en Amérique. Cette dernière a été acquise récemment, à l'effet de faire l'essai, sur la ligne de la Vesdre, des locomotives du système américain regardées généralement comme d'un usage convenable sur les chemins de fer à fortes rampes et à courbes de petits rayons.

L'on n'a eu qu'à s'applaudir jusqu'ici des essais qui ont été faits de cette locomotive sur la ligne de la Vesdre.

Les 42 locomotives d'origine anglaise se répartissent comme suit, entre les divers constructeurs :

R. Stephenson	30 locomotives.
Longridge	10 »
Fenton Murray	1 »
Sharp Roberts	1 »
Ensemble	<u>42 locomotives.</u>

Les dernières locomotives anglaises ont été livrées en 1840.

La valeur estimative des objets qui formaient l'approvisionnement du magasin central de Malines, au commencement et à la fin de l'année 1844 se trouve indiquée au tableau ci-annexé, n° XI. Ces objets se divisent en deux catégories distinctes ; ceux destinés au service de la *construction* du chemin de fer et du matériel, et ceux destinés au service de l'*exploitation* et de l'entretien du chemin de fer.

Les premiers sont achetés sur le fonds des emprunts et leur prix figure parmi les dépenses de *premier établissement*.

Les seconds sont payés sur le fonds du budget et leur prix fait partie des *dépenses d'exploitation*.

Au 1^{er} janvier 1844, la valeur des objets destinés à l'*exploitation*, était de fr. 762,914 49

Au 1^{er} janvier 1845, le magasin contenait des objets de la même espèce pour 776,765 82

Le magasin central s'est donc enrichi pendant l'année 1844, d'objets destinés à l'exploitation, pour une valeur de fr. 15,849 53

Au 1^{er} janvier 1844, la valeur des objets destinés à la *construction* était de : fr. 1,047,699 84

Au 1^{er} janvier 1845 la valeur de ces objets en magasin s'élevait à 1,112,088 72

Le magasin s'est donc enrichi, en 1844, d'objets destinés à la construction, pour une valeur de fr. 64,588 88

La valeur totale des objets de toute espèce renfermés au magasin central de Malines était, au 1^{er} janvier 1845, de . fr. 1.888,852 54

§ 2.

Tarifs.

Les tarifs des frais de transport par le chemin de fer, tant des voyageurs que des marchandises de toute espèce, sont restés, en 1843 et 1844, ceux décrétés par l'arrêté royal du 22 mars 1842, modifiés par les arrêtés ministériels des 21 avril et 25 octobre suivants et du 14 avril 1845; différentes modifications partielles ont, en outre, été apportées aux tarifs dans le courant des deux années 1843 et 1844; l'on trouvera ci-annexés, sous le n° XXVI, les arrêtés ministériels par lesquels ces différentes modifications ont été introduites.

Le premier de ces arrêtés, daté du 13 juin 1843, a pour objet d'admettre à

la 1^{re} classe des marchandises de roulage *les laines brutes* (dites *en masse*), qui précédemment se trouvaient à la 2^e classe. Cette disposition a été regardée comme indispensable pour conserver au port d'Ostende le transit des laines à destination de Roubaix, Tourcoing, etc.

L'arrêté du 31 octobre 1843 a pour objet : 1^o de supprimer la remise de 10 p. %, précédemment accordée aux transports de marchandises de la 1^{re} classe par charge complète de convoi (20 waggons); 2^o d'introduire la location de waggons pour le transport des marchandises de la 1^{re} classe, aux conditions ci-après :

- a. Prix de location par waggon et par jour, fr. 3
- b. Prix de transport par waggon et par lieue, avec retour à vide, fr. 2; avec retour à charge, fr. 3-50.
- c. La location se fait par périodes de 15 jours au moins.
- d. Charge *maximum* par waggon, 4,500 kilog.; pendant les mois de décembre, janvier et février, le *maximum* peut être réduit à 4,000 kilog.

Ces dispositions avaient pour but de faire cesser les embarras résultant de la pénurie du matériel, en présence du développement pris tout-à-coup par le transport des marchandises pondéreuses sur la ligne du midi; par la location de waggons, telle qu'elle est décrite ci-dessus, on intéressait directement les expéditeurs à multiplier l'usage du matériel des transports.

Nous verrons plus loin que les prix fixés par l'arrêté du 31 octobre 1843 ont été réduits par l'arrêté du 3 mai 1844.

L'arrêté du 29 novembre 1843, ci-annexé, stipule que les expéditeurs de pierres de taille sont seuls responsables des avaries qui surviennent à ces marchandises, dont ils ont à opérer ou à surveiller le chargement et le déchargement, l'administration n'assumant de ce chef aucune responsabilité. Les motifs de cette décision sont suffisamment indiqués dans les considérants de l'arrêté.

Les arrêtés des 12 et 30 avril 1844 ci-annexés ont accordé, le premier, le transport gratuit *des bagages* des émigrants qui vont s'embarquer dans un des ports de Belgique; le second, une remise de 50 p. % sur les prix du tarif pour le transport des produits belges dirigés sur un des ports de Belgique, pour y être embarqués à destination des établissements coloniaux fondés par des sociétés belges; le premier de ces deux arrêtés a pour objet d'attirer les émigrants dans les ports du pays; le but du second est évidemment de favoriser l'exportation de nos produits.

L'arrêté du 3 mai 1844 a réduit à fr. 1-70, par lieue, le prix de transport du waggon de marchandises de 1^{re} classe par location; ce prix avait été d'abord fixé à fr. 2, par l'arrêté déjà cité du 31 octobre 1843.

Par l'arrêté du 7 octobre 1844, le *zinc laminé et emballé, destiné à l'exportation*

tation, a été admis à la 1^{re} classe, afin que l'exportation de cet article pût avoir lieu par les ports du pays.

Une remise de 50 p. $\frac{0}{100}$ a été accordée par l'arrêté du 29 octobre 1844 en faveur des émigrants, pour les voitures de 5^e classe seulement. Cette faveur ne s'applique qu'aux transports composés d'au moins trente personnes.

Enfin, l'arrêté du 27 décembre 1844, ci-annexé, accorde à l'administration la faculté d'opérer, après un délai de six heures, le déchargement des waggons portant des marchandises en vrac, et ce moyennant le prix modique de fr. 1 par waggon. Les considérants de cet arrêté exposent suffisamment le but de cette mesure, qui est d'utiliser plus complètement le matériel des transports. Cette disposition peut être regardée comme très utile pour le service de l'exploitation; elle n'a d'ailleurs soulevé jusqu'ici aucune réclamation.

Divers autres arrêtés, relatifs aux tarifs des lignes de Braine-le-Comte à Namur, de Liège à Verviers et à la frontière prussienne, ont en outre été pris dans le courant de l'année 1843, au fur et à mesure de l'organisation des transports sur ces lignes: nous avons cru inutile de les publier, attendu que les tarifs décrétés par ces arrêtés sont calculés, en tous points, sur les bases des tarifs des autres lignes, et ne présentent, sous ce rapport, aucun intérêt.

Les bases du tarif actuel du transport des marchandises de roulage sont:

- | | | |
|--|----------------|--|
| 1 ^o Marchandises de la 1 ^{re} classe, formant à elles seules, $83\frac{1}{3}$ p. $\frac{0}{100}$ de la quantité totale des marchandises transportées | 5 | c ^{ts} par 100 kil. et par lieue. |
| 2 ^o Marchandises de la 2 ^e classe, formant $13\frac{2}{3}$ p. $\frac{0}{100}$ de la quantité totale des marchandises transportées | $7\frac{1}{2}$ | id. |
| 3 ^o Marchandises de la 3 ^e classe formant seulement 1 p. $\frac{0}{100}$ de la quantité totale des marchandises transportées . . . | 10 | id. |

Les diverses modérations accordées successivement réduisent ces prix de la manière suivante :

- | | | |
|--|---|---|
| a. Pour l'exportation des houilles et fontes en gueuses, à . . | $3\frac{1}{2}$ c ^{ts} par 100 kil. et par lieue. | |
| b. Pour l'exportation et le transit. { | des objets de la 1 ^{re} classe 4 | » |
| | Id. 2 ^o » 6 | » |
| | Id. 3 ^e » 8 | » |
| c. Pour les charges complètes. { | Id. 2 ^o » $6\frac{5}{4}$ | » |
| | Id. 3 ^e » 9 | » |
| d. Pour la location de waggons sans distinction de classe. { | A moins de 20 lieues, à 6 | » |
| | A 20 lieues et plus, à $5\frac{56}{100}$ | » |
| e. Et enfin une partie des objets de la 2 ^e classe expédiés par charge complète et quelques matières premières <i>importées</i> , sont taxées à raison de | 6 | » |

Les transports entre la Belgique et l'Allemagne par le chemin de fer rhénan ne tombent point sous l'application des dispositions décrites ci-dessus; ces transports sont régis par des tarifs spéciaux, déterminés par la convention ci-annexée, sous le n^o XXVII. Cette convention est précédée du rapport par

lequel le directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation l'a présentée à l'approbation du Département des Travaux Publics, et elle est suivie de l'arrêté ministériel qui l'a approuvée et qui a décrété la mise à exécution du tarif international.

L'examen de ladite convention et du tableau qui y est annexé font voir que le tarif belge-rhénan partage les transports de marchandises en deux catégories : les transports par charge complète de 4,000 à 4,500 kilog., et ceux par charge incomplète.

Les marchandises transportées par charge complète sont taxées à des prix différents, selon la classe à laquelle elles appartiennent ; le tarif comprend trois classes : la 1^{re} classe est taxée, en Belgique, à raison de 4 1/2 ou 5 centimes par 100 kilog. et par lieue, selon que le transport se fait à plus ou à moins de 20 lieues de distance ; la 2^e classe est taxée, en Belgique, à raison de 5 ou 5 1/2 centimes, et la 3^e classe à raison de 6 ou 6 1/2 centimes, selon les mêmes distances.

Les prix pour le parcours sur le chemin de fer rhénan sont respectivement de 5, 6 1/2 et 7 1/2 centimes par 100 kilog. et par lieue ; les marchandises appartenant aux deux premières classes sont dénommées ; tous les objets non compris dans les deux premières classes font partie de la troisième.

Les transports par charge incomplète sont taxés aux prix ci-après :

De 500 à 4,000 kilog.,	8	centimes par 100 et par lieue ;
De 50 à 500 id.	10	id. id.
* De 5 à 50 id.	20 et 22	id. id.

Les prix que nous venons d'indiquer ne comprennent point la remise à domicile ; la remise à domicile est facultative pour les colis au-dessus de 500 kilog., et elle est obligatoire pour ceux au-dessous de ce poids.

Les colis de 5 kilog. et au-dessous sont taxés à un prix uniforme, quelle que soit la distance ; ce prix est de 60 centimes en Belgique et de 65 centimes en Allemagne, y compris la remise à domicile.

L'exploitation du chemin de fer entre Verviers et Ronheide (sommets du plan incliné d'Aix-la-Chapelle) se fait au moyen d'un service commun, réglé par la convention du 6 mars 1845, approuvée le 10 mai suivant. (*Voir l'annexe n° XXVIII.*)

Aux termes d'une convention, dont le texte est ci-annexé sous le n° XXIX, la compagnie du chemin de fer de Londres à Douvres a établi, entre Douvres et Ostende, un service régulier de bateaux à vapeur, transportant à la fois les dépêches et les voyageurs. Cette convention est suivie de la dépêche ministérielle, contenant sa ratification de la part du Gouvernement belge, et d'une convention supplémentaire réglant le mode de comptabilité des transports entre l'Angleterre, la Belgique et la Prusse. Cette dernière a principalement pour

objet de permettre aux voyageurs de prendre à Londres, en Belgique ou en Allemagne, les coupons pour le trajet entier entre ces trois destinations; l'on trouvera également ci-annexé, sous le n° XXX, l'ordre de service qui a prescrit l'exécution de cette dernière convention, et le tarif qui en est la conséquence.

Les résultats obtenus par l'établissement de ce nouveau service à vapeur entre Ostende et l'Angleterre ont été des plus satisfaisants; il conste, en effet, du rapport, ci-annexé sous le n° XXXI, adressé au Département des Travaux Publics, le 29 janvier 1845, par le directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation, que le mouvement du port d'Ostende s'est élevé, en 1844, à 22,439 voyageurs, tandis qu'en 1843 il n'avait atteint que 13,528 voyageurs, ce qui constitue une augmentation de 8,911 voyageurs ou de plus de $\frac{5}{8}$. Cette amélioration doit, en grande partie, être attribuée à l'établissement du nouveau service de la compagnie de Douvres, lequel a été mis en vigueur à dater du 1^{er} août 1844. Si, au lieu de deux services par semaine, on avait un service quotidien, comme le propose le Gouvernement par le projet de loi du 9 juin 1844, ce mouvement prendrait une extension plus considérable encore. Au rapport précité du directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation sont joints deux tableaux : le premier indiquant pour les années 1843 et 1844, la répartition des voyageurs du port d'Ostende entre les divers services de bateaux à vapeur; le second présentant la statistique du mouvement et de la recette du service international dont il s'agit, pendant les cinq derniers mois de 1844.

Le problème à résoudre par la fixation des bases du tarif belge-rhénan est d'attirer sur les ports du pays et spécialement sur celui d'Anvers, le transit des marchandises de l'Allemagne; cette dernière condition ne peut être remplie que pour autant que les frais de transport par le chemin de fer entre Anvers et Cologne ne soient pas plus élevés que ceux de la navigation du Rhin entre cette dernière ville et Rotterdam; il faut, de plus, que les formalités de douanes ne viennent point, par leur complication, apporter des entraves au développement du commerce de transit par le railway.

Le Gouvernement n'a reculé devant aucune mesure, compatible avec les intérêts du trésor et de l'industrie nationale, pour atteindre aussi complètement que possible les deux conditions essentielles que nous venons d'indiquer; les prix de transport entre la Belgique et l'Allemagne et la classification des marchandises dans le tarif belge-rhénan ont été combinés de telle manière que, pour la plupart des articles importants, les frais par le railway sont inférieurs ou, au plus équivalant à ceux de la navigation du Rhin; différentes modifications sont même en ce moment sur le point d'être adoptées, à l'effet de niveler les prix du railway avec ceux du Rhin, pour quelques articles dont le fret par la voie fluviale s'est abaissé depuis la formation du tarif; ces modifications feront l'objet d'une nouvelle convention avec l'administration du chemin de fer rhénan.

Les modifications peu nombreuses apportées jusqu'à ce jour aux tarifs belges-rhéens, sont les suivantes :

À dater du 3 mars 1844 les *cotons filés (twist)*, précédemment taxés au prix de la 2^e classe, ont été admis à la 1^{re} classe, afin de faciliter le transit de cet article dont l'Allemagne consomme des quantités considérables pour l'alimentation de ses fabriques.

Les *filés de lin et de laine* ont partagé les avantages accordés au *twist*.

Le *sucré brut* qui se trouve à la 2^e classe du tarif international a joui, à partir du 22 mars 1844, d'une remise de 10 p. %. Cette mesure a eu pour but de niveler les prix de transport du railway et du Rhin, ces derniers, ayant éprouvé un rabais. Il est question, dans les nouvelles modifications projetées, d'admettre le *sucré brut* à la 1^{re} classe.

Enfin les *huiles de graines* taxées précédemment à la 3^e classe, ont été admises à la 2^e; cette mesure a été dictée dans l'intérêt de l'exportation des huiles fabriquées dans le pays.

Ces modifications reposent évidemment sur les principes exposés plus haut, car elles ont eu pour but d'attirer le transit par la Belgique, en abaissant les frais de transport au taux des transports par le Rhin.

Les changements apportés au régime de douane en ce qui concerne le transit démontrent que sous ce rapport aussi le Gouvernement s'est conformé à ces principes; nous citerons spécialement les arrêtés ci-annexés, sous le n^o XXXII.

Le premier de ces arrêtés, donné le 20 août 1842, a pour objet d'accorder au commerce des facilités de transit plus grandes que celles déterminées par la loi du 18 juin 1836; ces facilités consistent principalement dans la dispense de toute visite à la frontière et dans la réduction des frais de plombage.

Le deuxième, du 8 octobre 1842, et le troisième, du 29 du même mois, sont relatifs aux formalités de douane sur les chemins de fer de Courtray à Lille et de Tournay à Courtray.

Le quatrième porte la date du 11 novembre 1842 et détermine le régime de douane applicable au chemin de fer de Mons à Valenciennes, par Quiévrain.

Le cinquième, du 9 mai 1843, a eu pour objet de faciliter le transit par la frontière prussienne, en attendant l'achèvement du chemin de fer de Liège à la même frontière.

L'arrêté du 1^{er} juin 1843 a rendu applicable au transport des marchandises entre Quiévrain et Valenciennes, le régime de douane décrété par l'arrêté précité du 29 octobre 1842, pour le chemin de fer de Courtray à Lille. Le même arrêté du 1^{er} juin prescrit l'accomplissement de toutes les formalités de douane au bureau de Quiévrain.

L'arrêté du 13 juillet 1843 exempte de tout droit le transit des *laines en masse*.

Celui du 23 septembre de la même année supprime, pour les marchandises transportées par le chemin de fer, les droits de transit établis par l'art. 55 de la loi du 18 juin 1836, de même que les droits spéciaux désignés par le *litt. D* annexé à ladite loi, à l'exception toutefois de ceux concernant les *ardoises* et le *charbon de terre*.

Les deux arrêtés datés du 14 octobre 1843, ont déterminé : le premier, le régime de douanes applicable au chemin de fer de Verviers à la frontière de Prusse; ce régime est celui décrété par l'arrêté du 29 octobre pour le chemin de fer de Courtray à Lille; le second est relatif au même objet et décrète l'établissement d'un entrepôt public à Verviers.

Enfin, les arrêtés des 25 mars 1844 et 3 février 1845 autorisent les receveurs des douanes à réduire le cautionnement à fournir pour le transit direct, au simple montant des droits d'importation, lorsque ces droits atteignent, pour le premier arrêté, la somme de fr. 200,000, et, pour le second, celle de fr. 50,000.

§ 3.

Mouvement des transports.

Les tableaux ci-annexés sous les nos XXXIII, XXXIV, XXXV, XXXVI et XXXVII, présentent des renseignements complets sur le mouvement des transports de toute espèce, pendant l'année 1844.

Le tableau n° XXXVIII donne la récapitulation du mouvement des marchandises, *par station*, pendant l'année 1843. Ce dernier tableau n'a pas encore été publié jusqu'ici.

Nous examinerons successivement les résultats principaux consignés dans ces documents et comparerons quelques-uns de ces résultats avec ceux obtenus pendant les années précédentes.

Le nombre de voyageurs qui ont circulé sur nos chemins de fer en 1844, est de 3,381,529, savoir :

Voyageurs civils.	{	1 ^{re} classe	362,254	}	3,360,862
		2 ^e id.	928,606		
		3 ^e id.	2,070,022		
Transports militaires	}		6,214	}	20,667
Id. extraordinaires.			14,455		
Total égal			3,381,529		

En 1845, le nombre de voyageurs transportés ne s'était élevé qu'à 5,085,549, savoir :

Voyageurs civils.	{	1 ^{re} classe	510,506	}	5,071,095
		2 ^e id.	854,598		
		3 ^e id.	1,906,589		
Transports militaires			9,774	}	14,256
Id. extraordinaires.			4,482		
Total égal.					5,085,549

L'augmentation, en 1844, comparativement à 1843, a donc été de 296,180 voyageurs, savoir :

Voyageurs civils.	{	1 ^{re} classe	51,928	}	289,769
		2 ^e id.	74,208		
		3 ^e id.	163,633		
Transports militaires et extraordinaires.					6,411
Total égal					296,180

Cette augmentation équivaut à un peu plus de 9 p. %.

La répartition des voyageurs dans les trois classes de voitures a été, en 1844, comme suit :

1 ^{re} classe.	10 ³ / ₄ p. %;
2 ^e id.	27 ² / ₃ »
3 ^e id.	61 ⁷ / ₁₃ »
	100 »

En 1845, la répartition avait eu lieu dans la proportion suivante :

1 ^{re} classe.	10 ¹ / ₁₀ p. %;
2 ^e id.	27 ⁸ / ₁₀ »
3 ^e id.	62 ¹ / ₁₀ »
	100 »

Les chemins de fer de Belgique ont été fréquentés, en 1844, par 9,259 voyageurs par jour, dont 9,182 voyageurs civils et 57 voyageurs militaires. etc. Le tableau n° XXXIII fait voir que le nombre de voyageurs a varié considérablement entre les différents mois de l'année; ainsi, pour ne parler que des voyageurs civils, le mois de septembre est celui où il y en a eu le plus, et le mois de décembre celui où il y en a eu le moins.

Le nombre moyen de voyageurs civils transportés par jour en septembre a été de 15,228 et en décembre de 6,598, ou seulement d'un peu plus de la moitié.

Le poids total des bagages a été, en 1844, de 10,496,068 kilog., ce qui fait, terme moyen, pour chaque voyageur, $5^{12}/_{100}$ kilog. ; en 1843, le poids total des bagages avait été de 9,543,625, ou terme moyen, par voyageur, $5^{11}/_{100}$ kilog.

L'augmentation totale, en 1844, a donc été, comparativement à 1843, de 952,443 kilog. de bagages ou de près de 10 p. %.

Il a été transporté, en 1844, 29,448 groups finances ; en 1843 ce transport n'avait été que de 23,550 ; l'augmentation de cette catégorie de transport a donc été, en 1844, de 5,898 groups ou de 25 p. %.

Voici de quelle manière se sont répartis, en 1843 et en 1844, les transports de finances :

	1843.	1844.
Sommes de fr. 1 à 100	Groups. 10,380	Groups. 13,088
Id. 101 à 500	7,904	9,374
Id. 501 à 1,000	2,409	3,017
Id. 1,001 à 5,000	2,448	3,305
Au-dessus de fr. 5,000	335	562
Or et papier	74	102
Totaux	23,550	29,448

Ce tableau démontre que jusqu'à ce jour les transports de fonds et valeurs se sont renfermés dans les sommes peu importantes.

Le tableau ci-dessous présente la comparaison du mouvement des petites marchandises pendant les années 1843 et 1844.

	1843.	1844.
Transports par colis, 1 ^{re} classe (de 5 kilog. et au-dessous). .	Colis. 192,198	Colis. 227,480
Transports au poids, {	Kilog. 3,929,518	Kilog. 4,962,000
	2 ^e classe (de 5 à 50 kil.) . .	
	3 ^e id. (de 50 à 500 id.) . .	
	4 ^e id. (de 500 à 4,000 id.) . .	
Total des transports au poids	25,109,211	39,800,910

L'augmentation en 1844 est de :

55,282 colis de 5 kil. et au-dessous ou de	18 p. %.
1,052,482 kil. de 5 à 50 kil.	ou de 26 »
4,647,580 » de 50 à 500 »	ou de 27 »
9,011,857 » de 500 à 4,000 »	ou de 260 »

La grande augmentation de ces derniers articles, en 1844, provient de ce que le tarif belge-rhénan n'admet point les marchandises au tarif du roulage à un poids inférieur à 4,000 kil.; dans ce tarif, toutes les expéditions de moins de 4,000 kil. sont forcément taxées comme petites marchandises.

Il a été transporté, en 1844, 3,491 voitures, en 1843 il n'en avait été transporté que 3,000; l'augmentation, en 1844, est de 491 voitures ou de 16 p. %.

Les 3,491 voitures transportées en 1844 se composent de

Voitures à 4 roues,	3,420
Id. 2	71
Ensemble	<u>3,491</u>

En 1844, il a été transporté 2,154 chevaux.

En 1843, on n'en avait transporté que 1,700

Augmentation, en 1844 . . . 454 chevaux

ou de plus de 26 p. %.

Il a été transporté, en 1844, 12,691 têtes de gros bétail et 39,056 de petit bétail; ces transports s'étaient bornés, en 1843, à 8,609 têtes de gros bétail et 53,562 de petit bétail; l'augmentation, en 1844, est de 4,082 têtes de gros bétail ou de 47 p. % et de 5,494 têtes de petit bétail ou de 16 p. %.

Le mouvement des marchandises de roulage s'est élevé, en 1844, à 520,422,667 kilog., savoir :

474,624,840 kilog. ou	91 p. % par classes.
Et 45,797,827 kilog. ou	9 p. % par location de waggon.
Ensemble. . 520,422,667 kilog. ou	<u>100.</u>

En 1843, le mouvement des grosses marchandises avait été de 335,455,820 kilog., savoir :

294,857,526 kilog. ou	88 p. % par classes.
38,616,294 kilog. ou	12 p. % par location de waggon.
Ensemble. . 335,455,820 kilog. ou	<u>100.</u>

L'augmentation, en 1844, est donc de 186,968,847 kilog. ou de plus de 56 p. %.

Si l'on recherche comment les marchandises de roulage transportées en 1843 et 1844 se sont réparties entre les différentes classes de marchandises, on arrive aux résultats ci-après :

1844.		1843.	
1 ^{re} classe	404,919,300 kil. ou 85 $\frac{1}{3}$ p. %.	245,593,117 kil. ou 83 $\frac{3}{4}$ p. %.	
2 ^e id.	64,823,250 id. 13 $\frac{2}{3}$ id.	45,898,715 id. 15 $\frac{1}{2}$ id.	
3 ^e id.	4,882,290 id. 1	3,343,736 id. }	1 $\frac{1}{4}$ id.
Objets dangereux, etc.	» »	1,938 id. }	
Totaux. 474,624,840 kil. ou 100		294,837,526 kil. ou 100	

Ainsi, en 1844, la 1^{re} classe de marchandises de roulage forme, à elle seule, plus de 85 p. % des quantités totales transportées; la 2^e classe entre dans le total pour un peu plus de 13 p. %, et la 3^e classe, seulement pour 1 p. %. La proportion existant entre les marchandises des trois classes en 1845 est quelque peu différente de celle de 1844; cette différence est le résultat du grand accroissement du transport des marchandises de la 1^{re} classe, accroissement qui a été de 159,326,185 kilog. ou de plus de 64 p. %.

En réunissant les marchandises de diligence, transportées au poids, avec les marchandises de roulage, on trouve que le poids des marchandises, transportées par le chemin de fer, en 1844, a été de 560,225,577 kilog. ; en 1843, il avait été transporté 558,563,031 kilog.

L'augmentation totale, en 1844, est donc de 201,660,546 kilog. ou de 56 p. %.

Le tableau ci-après présente, en résumé, la répartition des transports de toute espèce entre les quatre grandes lignes du chemin de fer.

[illegible]

Les différences les plus frappantes que l'on remarque dans cette répartition des transports sont celles des chevaux et bestiaux, des marchandises de roulage et des marchandises de diligence par colis de 5 kil. et au-dessous.

Les deux lignes sur lesquelles il a été transporté le plus de marchandises de roulage sont celles de l'Est et du Midi.

L'on pourrait, au moyen des tableaux dont nous faisons l'analyse, rechercher l'ordre d'importance de chacune des stations pour les différentes espèces de transports ; nous nous contenterons de faire remarquer que les dix stations les plus importantes pour les transports de voyageurs sont celles de :

Bruxelles (Nord), qui a fourni.	. . .	456,389	voyageurs.
Gand,	id. . . .	246,751	id.
Anvers,	id. . . .	192,987	id.
Malines,	id. . . .	182,994	id.
Bruxelles (Midi),	id. . . .	181,544	id.
Liège,	id. . . .	152,665	id.
Bruges,	id. . . .	120,275	id.
Louvain,	id. . . .	111,954	id.
Mons,	id. . . .	103,073	id.
Verviers.	id. . . .	85,565	id.

Ces dix stations ont fourni ensemble . 1,793,951 voyageurs, ou plus de la moitié de la totalité.

Les dix stations les plus importantes pour les expéditions de marchandises de roulage, y compris celles expédiées par location de waggons, sont les suivantes :

Liège, qui a fourni.		89,442,112	kil. grosses marchand.
Anvers,	id. . . .	61,026,522	id.
Ans,	id. . . .	48,908,661	id.
Manage,	id. . . .	53,055,280	id.
Louvain,	id. . . .	25,071,736	id.
Tournay,	id. . . .	21,637,751	id.
Charleroy,	id. . . .	21,035,246	id.
Écaussines,	id. . . .	15,157,630	id.
Chênée,	id. . . .	14,970,452	id.
Gosselies,	id. . . .	12,530,360	id.

Ces dix stations ont fourni ensemble. 542,615,530 kilog. marchandises de roulage, ce qui équivaut à près de 66 p. % ou $\frac{2}{3}$ de la totalité.

Il peut être curieux de chercher le même arrangement pour chacune des classes de grosses marchandises ; les dix stations d'où il a été expédié les plus grandes quantités de marchandises de roulage de la 1^{re} classe sont celles de :

Liège,	qui a fourni.	78,715,700	kil. march. de la 1 ^{re} cl.
Ans,	id.	48,726,700	id.
Manage,	id.	51,760,200	id.
Tournay,	id.	20,909,700	id.
Charleroy,	id.	20,586,200	id.
Louvain,	id.	19,010,200	id.
Anvers,	id.	18,731,100	id.
Écaussines,	id.	15,118,600	id.
Chênée,	id.	13,544,400	id.
Gosselies,	id.	12,185,700	id.

Ces dix stations ont fourni ensemble, 278,888,500 kilog. de marchandises de la 1^{re} classe, ou plus de 68 p. % de la totalité.

Les dix stations les plus importantes au point de vue des expéditions de marchandises de roulage de la 2^e classe, sont :

Anvers,	d'où il a été expédié	27,627,580	kil. march. de la 2 ^e cl.
Bruxelles (Nord),	id.	6,199,150	id.
Liège,	id.	4,007,570	id.
Louvain,	id.	3,937,230	id.
Bruxelles (Midi),	id.	3,552,780	id.
Gand,	id.	2,053,270	id.
Herbesthal (front. d'Allem.),	id.	1,794,500	id.
Namur,	id.	1,429,570	id.
Manage,	id.	1,228,790	id.
Tirlemont,	id.	1,215,490	id.

L'ensemble des expéditions de marchandises de roulage de la 2^e classe à ces dix stations est de. 55,025,910 kil. ou plus de 81 p. % de la totalité.

La station d'Anvers seule fournit plus de la moitié de cette quantité, ou plus de 40 p. % de la totalité des marchandises de la 2^e classe.

Enfin les dix stations les plus importantes au point de vue des expéditions de petites marchandises (nous parlons des transports au poids, sans tenir compte de ceux par colis, au-dessous de 5 kil.), sont celles de :

Bruxelles (Nord),	d'où il a été expédié	5,611,730	kil. petites marchand.
Anvers,	id.	4,956,400	id.
Bruxelles (Midi),	id.	3,658,110	id.
Liège,	id.	3,521,290	id.
Gand,	id.	3,248,070	id.
Herbesthal (front. d'Allem.),	id.	2,567,380	id.
Verviers,	id.	2,176,830	id.
Courtray,	id.	1,567,980	id.
Louvain,	id.	1,511,490	id.
Quiévrain,	id.	1,152,510	id.

Il a donc été expédié de ces dix stations 29,571,790 kilog. marchandises de diligence, ou près de 75 p. %, ou $\frac{3}{4}$ de la totalité.

Dans les considérations qui précèdent nous n'avons examiné l'ordre d'importance des diverses stations que sous le rapport des quantités *expédiées* de ces stations; il peut être curieux de classer également les stations au point de vue des transports qui sont reçus par chacune d'elles, c'est-à-dire en les considérant comme points d'arrivée.

Ces renseignements se trouvent consignés dans les tableaux n^{os} XXXVII.

Voici quelques observations qui nous semblent présenter quelque intérêt.

Les dix stations qui ont reçu le plus de voyageurs en 1844 sont les suivantes :

Bruxelles (Nord), qui a reçu.		429,600	voyageurs.
Gand,	id.	246,900	id.
Anvers,	id.	194,700	id.
Malines,	id.	188,900	id.
Bruxelles (Midi),	id.	179,800	id.
Liège,	id.	142,100	id.
Bruges,	id.	121,700	id.
Louvain,	id.	112,900	id.
Mons,	id.	99,500	id.
Verviers,	id.	85,700	id.

Ces 10 stations ont reçu ensemble . . . 1,801,800 voyageurs, ou plus de la moitié de la totalité. On remarque que, pour le mouvement des voyageurs, les stations les plus importantes comme points de départ sont également, et dans le même ordre, les plus importantes comme points d'arrivée; on remarque aussi que le nombre de voyageurs au départ de chaque station est, à peu de chose près, le même qu'à l'arrivée, et enfin, que le mouvement des voyageurs entre les diverses stations est sensiblement le même dans les deux sens. Le mouvement des voyageurs diffère essentiellement, sous ce rapport, de celui des marchandises, ainsi que nous allons le voir.

Les dix stations qui ont reçu le plus de marchandises de roulage (non compris celles transportées par location de waggon) sont :

Bruxelles (Nord),	qui a reçu.	. . .	65,110	tonn. de march. de roul.
Herbesthal (front. pruss.),	id.		57,105	id.
Verviers,	id.		52,485	id.
Mouscron,	id.		25,826	id.
Quiévrain,	id.		22,584	id.
Ans,	id.		21,424	id.
Tirlemont,	id.		19,075	id.
Chênée,	id.		18,419	id.
Anvers,	id.		18,058	id.
Liège,	id.		15,786	id.

Ensemble. . . 295,620 tonneaux ou près de $\frac{2}{3}$ de la totalité.

Ce tableau se compose, en grande partie, de stations autres que celles qui occupent le premier rang comme points de départ; la station de Liège qui, dans ce dernier tableau, est la première, se trouve ici la dixième; elle a expédié 89,442 tonneaux et n'en a reçu que 15,786 ou environ $\frac{1}{6}$; Anvers a expédié 61,026 tonneaux et n'en a reçu que 18,058 ou moins du tiers.

Cette observation, qui s'applique généralement à tous les transports de marchandises, prouve que lorsque l'on recherche l'importance des stations pour le transport des marchandises, il est indispensable de distinguer s'il s'agit de leur importance comme points de départ ou bien comme points d'arrivée.

Nous donnons ici, rangées d'après leur importance, les dix stations où il a été reçu le plus de marchandises de roulage de la 1^{re} classe; ce sont :

Bruxelles (Nord), où il a été reçu.	. . .	57,117	tonnes de la 1 ^{re} classe.
Herbesthal,	id. . . .	50,865	id.
Verviers,	id. . . .	29,751	id.
Mouscron,	id. . . .	24,785	id.
Quiévrain,	id. . . .	21,909	id.
Ans,	id. . . .	21,118	id.
Chénée,	id. . . .	18,201	id.
Tirlemont,	id. . . .	17,818	id.
Anvers,	id. . . .	14,440	id.
Liège,	id. . . .	12,716	id.

Ensemble. . . . 248,716 tonneaux de marchandises de la 1^{re} classe ou près de $\frac{2}{3}$ de la totalité.

Les dix stations les plus importantes, considérées comme points d'arrivée des marchandises de roulage de la 2^e classe, sont :

Herbesthal,	où il est arrivé.	. . .	24,624 ⁽¹⁾ tonn. de la 2 ^e classe.
Bruxelles (Nord),	id. . . .	7,177	id.
Anvers,	id. . . .	5,419	id.
Liège,	id. . . .	2,891	id.
Verviers,	id. . . .	2,628	id.
Malines,	id. . . .	2,549	id.
Gand,	id. . . .	2,522	id.
Mons,	id. . . .	2,198	id.
Louvain,	id. . . .	1,759	id.
Courtray,	id. . . .	1,486	id.

Ensemble. . . . 51,055 tonneaux de marchandises de roulage de la 2^e classe ou 78 p. % ou plus de $\frac{3}{4}$ de la totalité.

(1) Dont 22,292 venant d'Anvers.

Enfin, considérées au point de vue de l'arrivée des petites marchandises au poids (non compris celles de 5 kilog. et au-dessous transportées par colis) les dix stations les plus importantes sont :

Bruxelles (Nord), où il a été reçu.	. . .	6,711 tonn. petites marchand.	
Verviers,	id. . . .	3,009	id.
Anvers,	id. . . .	2,986	id.
Herbesthal,	id. . . .	2,969	id.
Liège,	id. . . .	2,720	id.
Gand,	id. . . .	2,266	id.
Courtray,	id. . . .	1,612	id.
Louvain,	id. . . .	1,569	id.
Mons,	id. . . .	1,556	id.
Malines,	id. . . .	1,510	id.

Ensemble. . . 26,508 tonneaux petites marchandises ou $\frac{2}{3}$ de la totalité.

Dans les observations qui précèdent, la station frontière d'Herbesthal représente l'ensemble des différentes stations du chemin de fer rhénan.

§ 4.

Recettes de l'exploitation.

Les tableaux ci-annexés sous les nos XXXIX, XL, XLI, XLII et XLIII, donnent sur les recettes de nos chemins de fer en 1844, tous les renseignements désirables; ils sont suivis du tableau n° XLIV, qui présente la recette des marchandises dans les diverses stations pendant l'année 1843. Ce dernier document relatif à 1843 n'a point été publié jusqu'ici.

Le produit total du chemin de fer s'est élevé, en 1844,
à fr. 11,250,493 31
En 1843, le produit total avait été de 8,994,439 33

La recette totale de 1844 a donc dépassé celle de 1843
de fr. 2,256,053 98
ou de $24 \frac{86}{100}$ p. $\frac{0}{100}$ ou de près de $\frac{1}{4}$.

Le petit tableau ci-après présente la comparaison des recettes de l'année 1844 avec celles de 1843, pour chacune des branches de produit.

	RECETTES TOTALES de 1844.	RECETTES TOTALES de 1843. (¹)	AUGMENTATIONS TOTALES en 1844.
Voyageurs	6,166,548 94	5,482,259 20	684,289 74 = 11 p. %
Bagages	394,731 12	340,832 21	53,898 91 = 15 „
Finances.	38,616 90	29,435 07	9,181 83 = 31 „
Voitures	206,334 00	171,571 00	34,963 00 = 20 „
Chevaux et bestiaux	124,840 00	86,089 50	38,750 50 = 45 „
Marchandises de diligence.	899,538 05	620,149 77	279,388 28 = 45 „
Id. de roulage. .	3,323,013 90	2,300,413 64	1,022,600 26 = 44 „
Produits extraordinaires . .	76,870 40	10,718 37	66,152 03 = 617 „
A déduire les sommes payées à l'administrat ⁿ française.	11,230,493 31	9,041,268 76	2,189,224 55
	„	46,829 43	46,829 43
Reste, recettes totales.	11,230,493 31	8,994,439 33	2,236,053 98 = 25 p. %

Il résulte de ce tableau, que, mettant à part les produits extraordinaires qui présentent en 1844 une augmentation de fr. 66,152-03 ou de 617 p. %, les recettes qui ont donné pendant cette dernière année d'exploitation les augmentations les plus considérables, sont celles provenant du transport des chevaux et bestiaux, des marchandises de diligence et des marchandises de roulage.

Les marchandises de roulage ont donné, comparativement à 1843, une augmentation de fr. 1,022,600-26 ou de 44 p. % ;

Les marchandises de diligence une augmentation de fr. 279,588-28 ou de 45 p. % ;

Et les chevaux et bestiaux une augmentation de fr. 38,750-50 ou également de 45 p. %.

La recette des finances a été augmentée, en 1844, de 31 p. %, celle du transport des voitures de 20 p. %, celle des bagages de 15 p. %, et enfin celle des voyageurs de 11 p. % seulement.

(¹) Les chiffres de ce tableau comprennent, pour 1843, les sommes payées à l'administration française du chef des recettes effectuées sur les sections internationales. Ces sommes se sont élevées à fr. 46,829-43.

La répartition de la recette totale de 1844 entre les diverses branches de revenu, a été la suivante :

Voyageurs	55	p. %	}	58 1/2 p. %
Bagages	3 1/2	»		
Finances	1/3	»	}	41 1/2 p. %
Voitures	1 4/5	»		
Chevaux	1 1/10	»		
Marchandises de diligence.	8	»		
Marchandises de roulage .	29 2/3	»		
Produits divers	18/30 ou 6/10	p. %		

Le produit total du chemin de fer, en 1844, peut donc se répartir approximativement de la manière suivante :

Voyageurs et bagages	58 1/2 p. %	de la recette totale.
Petites marchandises.	8 p. %	} 37 2/3 id.
Grosses marchandises	29 2/3 »	
Finances, voitures, chevaux, bestiaux, etc.	3 5/6	id.
100		

Nous avons déjà eu l'occasion de faire remarquer que le parcours des convois, en 1844, se répartissait approximativement en :

66 p. %	pour le service des voyageurs,
et 34 »	pour celui des marchandises.
100	

Si l'on observe qu'une grande partie des petites marchandises, finances, voitures, etc., se transportent par les convois de voyageurs, on se convaincra que les produits du transport des voyageurs et des marchandises sont proportionnels aux services effectués ou au nombre de lieues parcourues respectivement, pour chacun des deux services.

Le produit du transport des voyageurs, en 1844, se subdivise comme suit :

Voyageurs civils . . .	{	1 ^{re} classe. . . . fr.	1,591,134 75	}	6,130,995 50
		2 ^e id.	2,218,545 25		
		3 ^e id.	2,321,313 30		
Transports militaires	{		9,345 29	}	35,555 64
Id. extraordinaires.			26,210 35		
Total. fr.				6,166,548 94	6,166,548 94

En 1843, le produit du transport des voyageurs s'était réparti de la manière ci-après :

Voyageurs civils . . .	{	1 ^{re} classe. . . . fr. 1,304,161 50	}	5,457,962 45
		2 ^e id. 2,012,825 55		
		3 ^e id. 2,140,977 80		
Transports militaires		18,655 56		24,296 75
Id. extraordinaires.		5,641 19		
Total.		fr. 5,482,259 20		<u>5,482,259 20</u>

L'augmentation en 1844, a donc été de fr. 684,289-74, savoir :

Fr. 673,050 85, du chef du transport des voyageurs civils.
 11,258 89, du chef des transports militaires et extraordinaires.

Ensemble, fr. 684,289 74 ou environ 11 p. %.

La recette des voyageurs se répartit, pour 1844, entre les trois classes de voitures, de la manière suivante :

1^{re} classe, 26 p. % de la recette totale des voyageurs.
 2^e id. 36 id. id.
 3^e id. 58 id. id.

En 1843 cette répartition avait été un peu différente, savoir :

1^{re} classe, 24 p. % de la recette totale des voyageurs.
 2^e id. 37 id. id.
 3^e id. 39 id. id.

Ainsi, en 1844, le produit des voyageurs de la 1^{re} classe entre dans la composition de la recette totale des voyageurs, dans une proportion plus forte qu'en 1843; nous avons déjà constaté que le même fait se présente, mais avec une importance moindre, quant au nombre de voyageurs de la 1^{re} classe; il doit être attribué à l'accroissement du parcours moyen des voyageurs de la 1^{re} classe.

Chaque voyageur a produit, terme moyen, en 1844, une recette de

Fr. 4-39, dans la 1^{re} classe;
 2-39, dans la 2^e id.;
 1-12, dans la 3^e id.;
 Et 1-82, en moyenne générale.

En 1845, la recette moyenne par voyageur avait été

De fr. 4-20, dans la 1^{re} classe ;

2-35, dans la 2^e id. ;

1-12, dans la 3^e id. ;

Et de 1-77, en moyenne générale.

Si l'on remarque que le tarif des voyageurs n'a point varié pendant ces deux années, on trouve dans ces chiffres la preuve que le trajet moyen des voyageurs de la 1^{re} classe s'est allongé, ainsi que celui des voyageurs de la 2^e classe, tandis que le trajet des voyageurs de la 3^e classe est resté le même ; ce résultat semble établir que les relations internationales entre la Belgique et l'Allemagne n'exercent qu'une action peu sensible sur la 3^e classe de voyageurs.

Le tarif des voyageurs repose approximativement, on le sait, sur les bases suivantes :

1^{re} classe, fr. 0-39 par voyageur et par lieue de 5 kilom. :

2^e id. 0-29 id. id. ;

3^e id. 0-19 id. id.

En combinant ces bases avec le produit moyen par voyageur, on trouve qu'en 1844 le parcours moyen par voyageur a été approximativement :

De 11 $\frac{1}{3}$ lieues, pour la 1^{re} classe ;

De 8 $\frac{1}{4}$ id. 2^e id. ;

Et de 5 $\frac{9}{10}$ id. 3^e id.

En 1845, le parcours moyen avait été

De 10 $\frac{3}{4}$ lieues, pour la 1^{re} classe ;

De 8 $\frac{1}{10}$ id. 2^e id. ;

Et de 5 $\frac{9}{10}$ id. 3^e id.

Le service total du transport des voyageurs en 1844 peut donc se résumer comme suit :

VOYAGEURS.		VOYAGEURS.	
562,254	de la 1 ^{re} classe, à 11 $\frac{1}{3}$ lieues, représentent approximativement	4,104,111	transportés à 1 lieue.
928,606	id. 2 ^e id. à 8 $\frac{1}{4}$ id.	7,660,999	id.
2,070,022	id. 3 ^e id. à 5 $\frac{9}{10}$ id.	12,215,150	id.
Ensemble.....		23,978,240	transportés à 1 lieue.

Le service total du transport des voyageurs en 1845 ne représente que environ 21,504,108 voyageurs transportés à 1 lieue, savoir :

VOYAGEURS.		VOYAGEURS.	
510,506	de la 1 ^{re} classe, à 10 $\frac{3}{4}$ lieues, représentent approximativement	3,555,789	transportés à 1 lieue.
854,598	id. 2 ^e id. à 8 $\frac{1}{10}$ id.	6,920,624	id.
1,906,589	id. 3 ^e id. à 5 $\frac{9}{10}$ id.	11,247,695	id.
Ensemble.....		21,504,108	transportés à 1 lieue.

Nous n'avons pas tenu compte, dans ces calculs, du parcours des voyageurs militaires et extraordinaires.

En divisant la recette du transport des bagages par le nombre de voyageurs civils, on trouve que chaque voyageur a payé en moyenne, du chef de ses bagages, en 1844, à peu près 12 cent^s, et en 1845 un peu plus de 11 cent^s.

Nous avons vu que les marchandises de roulage, qui n'avaient produit, en 1845, que fr. 2,500,415-64, ont produit en 1844, fr. 5,525,015-90, ou fr. 1,022,600-26 de plus, ce qui représente une augmentation de 44 p. %.

Nous allons rechercher comment cette augmentation s'est répartie entre les diverses espèces de marchandises.

Le petit tableau ci-dessous contient les éléments de cette comparaison :

		RECETTE TOTALE de 1844.	RECETTE TOTALE de 1843.	AUGMENTATION en 1844.
Transport des marchandises pro- prement dit.	1 ^{re} classe.....	1,905,460 20	1,214,844 42	690,615 78=57 p. %
	2 ^e id.	745,815 25	502,797 12	241,018 15=48 »
	3 ^e id.	68,895 19	48,790 77	20,102 42=41 »
	Objets dangereux, etc.....	»	40 93	»
	Location de waggons.....	544,568 86	481,144 50	65,424 36=15 »
	Transports sur les embranchements..	54,851 06	20,262 76	14,588 50=72 »
Produits accessoires.	Bulletins.....	5,584 60	2,955 50	451 50=15 »
	Camionnage.....	14,122 04	22,782 47	»
	Chargement et déchargement.....	7,918 70	6,817 53	1,101 53=16 »
TOTAL.....		5,525,015 90	2,500,415 64	1,051,501 64
A déduire la diminution du chef des objets dangereux et du camionnage.....				8,701 38
Reste, augmentation totale en 1844.....				1,022,600 26=44 p. %

Ainsi, pour ne parler que du transport proprement dit, les recettes de l'année 1844 présentent, comparativement à celles de l'année 1843, les augmentations suivantes :

57 p. %	du chef du transport des marchandises de la 1 ^{re} classe;
48 »	id. de la 2 ^e id.;
41 »	id. de la 3 ^e id.;
15 »	id. par location de waggons,
et 72 »	id. sur les embranchements.

En divisant la recette des marchandises de chaque catégorie par la quantité transportée, on voit que, pendant l'année 1844, chaque tonneau de marchandises a produit, terme moyen :

Marchandises de la 1 ^{re} classe	fr. 4 70
Id. de la 2 ^e id.	11 47
Id. de la 3 ^e id.	14 11
Id. par location de waggons	11 89

En 1843, le produit moyen par tonneau avait été :

Marchandises de la 1 ^{re} classe	fr. 4 94
Id. de la 2 ^e id.	10 95
Id. de la 3 ^e id.	14 59
Id. par location de waggons	12 46

Comme les tarifs du transport des marchandises n'ont pas reçu de modification essentielle et sont restés en 1844 les mêmes qu'en 1843, sauf quelques changements, que nous avons du reste déjà analysés, nous sommes amenés à conclure de ces chiffres que le parcours moyen des marchandises des 1^{re} et 3^e classes et de celles transportées par location de waggons, aurait été, en 1844, inférieur au parcours moyen de 1843, tandis que le contraire aurait eu lieu pour les marchandises de la 2^e classe.

Les tableaux que nous examinons permettent de constater exactement le degré d'importance des recettes de chaque station ; nous remarquerons d'abord que les dix stations qui ont fourni les recettes totales les plus fortes sont celles de :

Anvers,	dont la recette totale a été de	fr. 1,509,028 94
Bruxelles (Nord),	id.	1,489,806 45
Liège,	id.	921,209 91
Gand,	id.	756,598 14
Bruxelles (Midi),	id.	644,870 55
Louvain,	id.	405,170 79
Ostende,	id.	384,360 96
Malines,	id.	507,059 49
Bruges,	id.	256,467 74
Namur,	id.	244,268 09

La recette totale de ces dix stations est de . . . 6,918,641 04

Ce qui forme 61 p. % ou près de $\frac{2}{3}$ de la totalité des recettes.

Les dix stations les plus importantes au point de vue de la recette des voyageurs sont celles de :

Bruxelles (Nord), dont le produit des voyageurs a été de fr.	1,061,067 99
Gand, id.	534,659 13
Anvers, id.	482,782 42
Bruxelles (Midi), id.	443,723 48
Liège, id.	373,155 21

A reporter 2,895,368 23

Report	fr.	2,895,568 25
Ostende, dont le produit des voyageurs a été de		228,767 76
Malines, id.		225,541 66
Bruges, id.		203,282 62
Louvain, id.		199,745 88
Mons, id.		166,566 78

La recette du transport des voyageurs dans ces dix stations a été de fr. 5,917,272 95
soit 65 p. % ou près de $\frac{2}{3}$ de la totalité de ces recettes.

Les dix stations où il a été perçu les sommes les plus élevées du chef du transport des marchandises de roulage, sont (1) :

Anvers, où il a été perçu	fr.	815,405 74
Liège, id.		409,385 85
Ans, id.		192,589 65
Manage, id.		157,605 97
Louvain, id.		157,278 09
Bruxelles (Nord), id.		141,561 57
Charleroy, id.		128,738 02
Namur, id.		101,570 36
Gand, id.		97,055 29
Bruxelles (Midi), id.		81,210 45

La recette de ces dix stations ou. fr. 2,279,976 95
représente 70 p. % de la recette totale des marchandises de roulage.

L'ordre d'importance des stations, relativement au produit du transport des marchandises de diligence, est le suivant :

Bruxelles (Nord), où le produit des petites march. a été de fr.	151,778 05
Anvers, id.	118,055 29
Gand, id.	75,853 30
Bruxelles (Midi), id.	73,204 98
Liège, id.	67,892 05
Verviers, id.	45,546 69
Ostende, id.	57,108 67
Herbesthal (front. pruss.) id.	53,088 95
Courtray, id.	52,199 40
Louvain, id.	26,051 82

Recette totale des marchandises de diligence dans ces dix stations. fr. 658,779 18

soit 73 p. % ou près de $\frac{2}{3}$ de la totalité des recettes de ces transports.

(1) Les recettes citées ici comprennent la location de waggons.

Dans les développements qui précèdent nous avons recherché l'importance de la recette des diverses stations considérées comme *points de départ* ; il peut également être utile d'apprécier l'importance de la recette des stations, en les considérant comme *points d'arrivée*. Les éléments de cette opération se trouvent dans les tableaux nos XLIII¹ à XLIII¹⁰.

Nous nous bornerons à faire remarquer, qu'envisagées au point de vue de la destination des grosses marchandises, y compris celles transportées par location de wagons, les dix destinations qui ont fourni les recettes les plus élevées sont celles de :

Herbesthal (frontière prussienne), qui a fourni.	. fr.	499,700 (1).
Bruxelles,	id.	418,700
Liège,	id.	275,000
Anvers,	id.	230,700
Verviers,	id.	200,700
Quiévrain,	id.	138,600
Gand,	id.	117,600
Tirlemont,	id.	96,500
Mouscron,	id.	95,400
Louvain,	id.	83,600

Ensemble pour ces 10 stations fr 2,156,500

ou 80 p. % de la recette totale des grosses marchandises et de la location de wagons.

Dans cet exposé, Herbesthal (frontière prussienne) comprend l'ensemble des stations du chemin de fer rhénan.

Nous extrairons encore des tableaux précités, les données suivantes, relatives à l'importance financière des transports internationaux entre la Belgique, l'Allemagne et la France. Nous croyons que ces renseignements seront lus avec intérêt.

La station frontière d'Herbesthal comprend l'ensemble des stations du chemin de fer rhénan ; tous les transports, ayant cette station frontière pour point de départ, proviennent donc de l'une des stations du chemin de fer rhénan, et tous ceux qui ont Herbesthal pour destination sont dirigés sur l'une des stations allemandes. Ces préliminaires admis, nous serons à même de dresser le relevé suivant :

(1) De ces fr. 499,700, 280,000 se rapportent aux transports en transit venant d'Anvers.

Importance financière des transports internationaux entre la Belgique et l'Allemagne.			
		Transports à l'entrée, ou d'Allemagne en Belgique.	Transports à la sortie, ou de Belgique en Allemagne.
Voyageurs	1 ^{re} classe. fr.	108,700	108,000
	2 ^e id.	89,800	68,800
	3 ^e id.	31,800	46,800
	TOTAL	230,400	223,700
Bagages		45,600	40,700
Finances		1,000	500
Marchandises de dili- gence.	Par colis	400	600
	Au poids	32,700	35,700
	TOTAL	33,100	36,400
Voitures		42,000	39,800
Chevaux		3,100	3,100
Gros bétail		24,800	100
Petit bétail		"	100
Marchandises de rou- lage.	1 ^{re} classe.	43,000	120,000
	2 ^e id.	9,500	348,600
	3 ^e id.	3,100	29,900
	Location de wagons.	200	1,300
TOTAL		55,800	499,700
TOTAUX GÉNÉRAUX.		455,800	864,100
Ensemble pour l'entrée et pour la sortie . . fr.		1,319,900	

Nous voyons d'abord, par ce relevé, que l'ensemble des relations internationales présente une importance totale de fr. 1,319,900, en 1844, savoir :

Les transports à l'entrée. fr.	455,800
Ceux à la sortie	864,100
Total égal. fr.	1,319,900

Ce qui équivaut à 11 ³/₄ p. % de la recette totale du chemin de fer.

Nous remarquerons ensuite que la proportion, entre les recettes des trois classes de voitures, diffère essentiellement de la proportion de l'ensemble des

transports par le chemin de fer ; en effet, nous avons déjà vu, qu'en 1844, la recette totale des voyageurs se répartissait comme suit :

1 ^{re} classe.		26 p. %
2 ^e »		36 »
3 ^e »		38 »

Pour les voyages internationaux la répartition de la recette des voyageurs par classe de voitures est :

	A l'entrée.	A la sortie.
1 ^{re} classe.	. . 43 p. %	48 p. %
2 ^e »	. . 36 »	31 »
3 ^e »	. . 21 »	21 »

Cette remarque démontre suffisamment l'exactitude de l'opinion que nous avons déjà émise sur le peu d'importance des waggon ou voitures de la 3^e classe, quant aux relations internationales.

L'importance totale des relations internationales avec l'Allemagne pour ce qui concerne les voyageurs, est de fr. 474,100 ; pour les marchandises de diligence elle est de fr. 89,500 et, pour les marchandises de roulage, de fr. 555,500.

Les stations extrêmes de Mouscron et de Quiévrain ne présentent une importance réelle que pour les relations internationales avec la France, par les chemins de fer vers Lille et vers Valenciennes ; l'on peut donc, sans s'écarter sensiblement de la vérité, regarder ces deux stations comme résumant assez approximativement l'ensemble de ces relations.

Admettant ce qui précède, nous extrairons, des tableaux que nous analysons, le résumé ci-après de l'importance des transports internationaux entre la Belgique et la France.

Mouscron.

Voyageurs.....	1 ^{re} classe.....	40,700	} 147,500	40,100	} 141,500
	2 ^e id.	55,900		32,500	
	3 ^e id.	52,700		48,700	
Bagages.....			14,500		12,900
Finances.....			200		600
Marchandises de diligence.	Par colis.....	600	} 3,700	900	} 9,600
	Au poids.....	5,100		8,800	
Voitures.....			9,000		7,800
Chevaux.....			500		2,700
Gros bétail.....			0		10,900
Petit bétail.....			0		1,900
Marchandises de roulage...	1 ^{re} classe.....	1,000	} 4,200	76,400	} 95,400
	2 ^e id.	800		8,600	
	3 ^e id.	500		700	
	Location de waggon....	2,100		9,600	
			181,000		285,100

464,100

Quiévrain.

Voyageurs.....	1 ^{re} classe.....	50,000	} 143,000	54,700	} 147,500
	2 ^e id.	55,000		58,600	
	3 ^e id.	58,000		34,500	
Bagages.....			6,100		7,500
Finances.....			200		300
Marchandises de diligence.	Par colis.....	500	} 25,000	800	} 28,900
	Au poids.....	24,500		28,000	
Voitures.....			11,900		12,200
Chevaux.....			800		18,000
Gros bétail.....			*		1,600
Petit bétail.....			*		0
Marchandises de roulage..	1 ^{re} classe.....	12,700	} 25,200	128,800	} 158,600
	2 ^e id.	6,000		5,500	
	3 ^e id.	1,500		700	
	Location de waggon....	5,000		3,500	
			212,200		554,400

566,600

L'ensemble des relations internationales avec la France présente donc une importance totale de fr. 1,050,700, savoir :

Par le bureau de Mouscron	{	Transports à l'entrée	fr. 181,000
ou vers Lille.	{	Id. à la sortie	283,100
Par le bureau de Quiévrain	{	Id. à l'entrée	212,200
ou vers Valenciennes.	{	Id. à la sortie	354,400
Ensemble			fr. 1,050,700

ou $9\frac{17}{100}$ p. $\%$ de la recette totale.

Il résulte de ces observations que la recette totale du chemin de fer, en 1844, peut se subdiviser, approximativement, de la manière suivante :

1 ^o Relations internationales avec l'Allemagne.	1,319,900	ou	$11\frac{73}{100}$ p. $\%$
2 ^o Id. avec la France.	1,050,700	ou	$9\frac{17}{100}$ p. $\%$
3 ^o Relations intérieures, etc.	8,879,900	ou	$79\frac{8}{100}$ p. $\%$
Total.	11,250,500	ou	100

Le tableau n^o XLV présente la comparaison des recettes mensuelles par exercice de chacune des branches de revenu, depuis 1855 jusqu'à la fin de 1844.

Les recettes totales du chemin de fer pendant les dix exercices s'élèvent à fr. 49,153,587-61, savoir :

Voyageurs et bagages.	fr. 35,106,195 66
Marchandises, etc.	13,899,444 72
Produits divers et extraordinaires	147,949 25
Total égal.	49,153,587 61

§ 5.

Considérations générales.

La recette totale du chemin de fer s'est élevée, en 1844, à fr.	11,250,495 51
La dépense totale d'exploitation à	5,765,430 80
Le produit net du chemin de fer, en 1844, est donc de fr.	5,465,062 51

Ainsi la dépense d'exploitation équivaut à . . .	$51\frac{1}{3}$ p. $\%$ de la recette,
Et l'excédant ou le produit net n'est que de . .	$48\frac{2}{3}$ » »

L'année 1843 avait présenté les résultats ci-après :

Recette totale	fr.	8,994,439 33
Dépense d'exploitation		5,476,615 72
Produit net.	fr.	3,517,823 61

Ainsi en 1843 :

La dépense a atteint 60 ⁹/₁₀ p. o/o de la recette totale,
Et le produit net n'a été que de 39 ¹/₁₀ » »

Le nombre de lieues parcourues par les convois, en 1843 et 1844, ayant été respectivement de 575,454 et 497,061, et le nombre moyen de lieues de railway exploitées de 96 ¹/₂ et 111 ⁸/₁₀ lieues, il résulte des données qui précèdent :

1° Que la recette moyenne par lieue parcourue a été :

En 1843, de	fr.	23 96
En 1844, de		22 60

Elle avait été :

En 1841, de	fr.	21 49
En 1842, de		23 47

2° Que le produit net ou l'excédant des recettes sur les dépenses d'exploitation par lieue parcourue a été :

En 1843, de	fr.	9 37
En 1844, de		11 60

Le produit net par lieue parcourue ne s'était élevé :

En 1841, qu'à	fr.	5 82
En 1842, à		8 68

3° Que la recette moyenne par lieue de chemin exploitée a été :

En 1843, de	fr.	93,206 62
En 1844, de		100,451 64

La recette par lieue de railway avait été :

En 1841, de	fr.	91,901 60
En 1842, de		94,211 53

4° Que le produit net par lieue de railway exploitée qui ne s'était élevé :

En 1841, qu'à	fr.	24,895 56
En 1842, qu'à		34,863 97

A été :

En 1843, de	fr.	56,454 13
En 1844, de		48,882 50

Ces observations indiquent toutes une amélioration considérable dans les résultats généraux de l'exploitation du chemin de fer en 1844, sous quelque point de vue qu'on les envisage.

Nous avons vu au chap. I^{er} de ce rapport que la dépense totale de premier établissement du chemin de fer, y compris la construction du matériel, s'élevait, à la date du 1^{er} janvier 1844, à la somme de fr. 157,573,077-28 et qu'au 31 décembre de la même année les dépenses atteignaient la somme de fr. 144,746,774-06. Le capital moyen utilisé en 1844 est donc de fr. 141,159,925-67.

L'aliénation des excédants de terrains non utilisés a produit, jusqu'au 31 décembre 1844, une rentrée de fonds dans les caisses du trésor public de la somme de fr. 657,759-68; il y a lieu de déduire cette somme du montant des dépenses d'établissement du chemin de fer, de sorte que le capital moyen affecté réellement à la construction du chemin de fer et utilisé en 1844, se réduit à fr. 140,522,165-99.

Le produit net et direct de l'exploitation du chemin de fer en 1844 étant de fr. 5,465,062-51 représente un revenu $5 \frac{89}{100}$ soit près de 4 p. % du capital utilisé.

Nous ne tenons compte dans ces calculs que des produits du chemin de fer perçus directement du chef des transports en 1844; le chemin de fer a produit en outre pour le trésor public, pendant la même année, du chef de ventes d'objets trouvés et hors d'usage, de location d'herbages, de terrains, etc., fr. 19,755-98, et de plus il a rendu *gratuitement* au trésor public des services que l'on peut évaluer au moins à fr. 250,000, pour le transport des dépêches et des voitures ambulantes de la poste aux lettres, et pour le service de la construction et du parachèvement des diverses lignes du railway, sans parler de l'augmentation du produit de la poste aux lettres résultée de la grande multiplication des relations produite par le chemin de fer.

Il a de plus procuré au trésor des économies considérables pour les transports de troupes, de prisonniers, etc., etc.; transports qui, on le sait, jouissent de remises considérables sur les prix des tarifs.

En tenant compte seulement des deux chiffres que nous avons énoncés, on trouve que le produit net du chemin de fer en 1844, dépasse 4 p. % du capital moyen utilisé.

Les accidents des années 1843 et 1844 sont résumés et classés dans les deux petits tableaux suivants :

Résumé des accidents survenus en 1843.

	ACCIDENTS ayant occasionné la mort et pouvant être attribués		ACCIDENTS ayant occasionné des blessures plus ou moins graves et pouvant être attribués	
	à l'imprudence des victimes	à des circonstances indépendantes de toute prévision	à l'imprudence des victimes	à des circonstances indépendantes de toute prévision
Voyageurs	4	»	13	1
Personnes atteintes en circulant sur la route	5	»	1	»
Employés et ouvriers de l'exploitation.	2	1	4	4
Suicides	»	»	»	»
Totaux	11	1	18	5

Résumé des accidents survenus en 1844.

Voyageurs	»	3	2	9
Personnes atteintes en circulant sur la route	4	»	2	»
Employés et ouvriers de l'exploitation.	1	1	4	6
Suicides	3	»	»	»
Totaux	8	4	8	15

Les documents ci-annexés sous les n^{os} XLVI et XLVII présentent le relevé des accidents survenus sur le chemin de fer pendant les années 1843 et 1844. Chacune de ces deux années a été marquée par un accident grave ayant eu des suites déplorables.

Le 3 mai 1843, le 2^e waggon du convoi parti de Liège à 7 h. 50 m. du matin prit feu subitement entre Rosoux et Gingelom.

Le courant d'air occasionné par la rapidité de la course du convoi porta la flamme sur toute la longueur du train, de sorte que les voyageurs croyant que le convoi tout entier était embrasé, plusieurs d'entre eux se précipitèrent des voitures, ce qui donna lieu aux accidents rapportés au tableau.

Il résulte des enquêtes qui ont eu lieu à la suite de cet accident, qu'une bouteille d'éther chargée sur le waggon qui a pris feu avait contribué à augmenter beaucoup la gravité de l'événement.

Le 17 mai 1844, l'essieu d'un waggon à bagages, placé en tête d'un convoi parti de Bruxelles pour Anvers, se brisa en passant la croisière de l'évitement de Vieux-Dieu. Ce waggon, ainsi que ceux qui le suivaient, déraillèrent et se jetèrent sur des waggons chargés de sable qui stationnaient sur la voie d'évitement. Il en résulta un choc qui donna lieu aux accidents consignés au tableau n° XLVII.

Les accidents des 3 mai 1843 et 17 mai 1844, ont provoqué chacun des mesures de précaution dont il est utile de faire mention ici; ces mesures ont fait l'objet de l'arrêté royal du 19 mai 1843 et de l'arrêté ministériel du 25 juillet 1844; ces arrêtés sont ci-annexés sous les n°s XLVIII et XLIX.

Le premier a pour objet de prévenir le transport de matières nuisibles ou dangereuses et détermine les peines dont sont passibles les expéditeurs qui, moyennant une fausse déclaration, chercheraient à faire admettre au transport des matières de cette catégorie.

Le second ordonne la suppression des excentriques dans les localités où le mouvement des marchandises n'est pas assez important pour en justifier le maintien; cette disposition a été prise en vue d'éviter les inconvénients et les dangers que présentent les changements de voie pour la marche des trains, inconvénients qui notamment ont de la gravité pour les localités où tous les convois ne s'arrêtent point.

On se livre en ce moment à des essais d'un appareil construit par un agent de l'administration, et qui est destiné à faire passer les waggons d'une voie sur une autre sans l'aide d'excentriques interrompant la continuité des voies; les résultats de ces essais seront connus très incessamment.

Les résultats généraux de l'exploitation du chemin de fer en 1844, tels qu'ils sont consignés dans ce Compte-rendu, démontrent que le service de l'exploitation est en voie d'amélioration et de progrès.

De notables économies ont été opérées, les dépenses de toute espèce se sont abaissées dans une proportion remarquable, les transports et les produits se sont accrus, la balance financière entre les dépenses et les recettes n'a jamais été aussi favorable, et la recette nette, pendant cet exercice, représente, à peu près 4 p. % du capital utilisé.

A l'intérieur, le mouvement des marchandises, sur lequel on comptait peu, il y a quelques années, a pris une extension relativement beaucoup plus marquée que le mouvement des voyageurs. C'est surtout aux transports des marchandises pondéreuses que nous devons l'accroissement extraordinaire de produits qui ont dépassé de fr. 650,000 les prévisions du budget des voies et moyens de 1844.

La jonction de l'Escaut au Rhin n'est effectuée que depuis un an, le chemin de fer rhénan n'est pas encore rattaché au réseau des chemins de fer de

l'Allemagne, qui va s'étendre rapidement du Nord au Midi ; le chemin de fer du Nord, en France, ne sert de prolongement au nôtre que jusqu'à Lille et Valenciennes ; les lignes de paquebots à vapeur qui relient le système des railways de la Grande-Bretagne à notre système de lignes en fer, ne sont encore qu'à l'état provisoire d'essai ; la jonction de nos voies ferrées aux voies de la Hollande n'est pas faite ; et cependant nos relations internationales ont pris un développement important.

Il est difficile d'apprécier jusqu'à quel point ce développement s'étendra quand nous serons réellement le confluent des communications qui doivent unir Paris, Londres, Rotterdam, Berlin et Vienne.

Le mouvement des transports à l'intérieur a une importance bien autrement grande que celui des transports internationaux.

Nous avons vu que, dans ces transports intérieurs, celui des marchandises prenait une extension plus progressive que celui des voyageurs, et, dès lors, c'est dans cette extension des transports de marchandises que réside principalement l'espérance de nouvelles majorations de produits dans l'avenir.

Mais la condition de l'accroissement de ces transports, c'est le moyen de les opérer, c'est la construction des doubles voies sans lesquelles le nombre des convois est limité et ne peut s'étendre, c'est l'augmentation du matériel qui doit satisfaire à ces transports qui se multiplient, c'est l'achèvement des stations pour abriter ce matériel, pour emmagasiner ces marchandises.

Sans ces conditions le mouvement des marchandises s'arrêtera comme tend à s'arrêter celui des voyageurs, et les recettes du chemin de fer ne s'élèveront pas à la somme à laquelle elles doivent atteindre et qui ne tarderont pas, on peut l'espérer, à couvrir l'intérêt des sommes que le pays a généreusement dépensées pour l'établissement de ces belles communications qui exercent une si grande influence sur la richesse publique.

Bruxelles, le 19 février 1845.

Le Ministre des Travaux Publics,

A. DECHAMPS.



(XLVIII)

1844-45

n° 191

zie 35 mm film