

(7)

(N° 12.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

SESSION DE 1903-1904

CHEMINS DE FER

POSTES, TÉLÉGRAPHES, TÉLÉPHONES

ET MARINE

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1902

R A P P O R T

présenté aux Chambres législatives

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



BRUXELLES

J. GOEMAERE, IMPRIMEUR DU ROI

RUE DE LA LIMITE, 21

1903

(11)

MESSIEURS,

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

A ce travail sont joints des renseignements sur les chemins de fer concédés, ainsi que sur les administrations des postes, des télégraphes et de la marine, pendant le même exercice.

Le Ministre des chemins de fer, postes et télégraphes,

J. LIEBAERT.

(iv,

(v)

PARTIE A.

—

CHEMINS DE FER.

(VI)

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE 1^{er}.

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

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

Ce capital s'élevait au 31 décembre 1901 à . . . fr. 2,051.671,092 08
y compris fr. 23,420,311-22 d'intérêts intercalaires, affectant les travaux pendant leur exécution.

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

I. — Lignes nouvelles en cours de construction fr. 6,782,455 97

II. — Bâtiments de stations, gares couvertes, hangars, ateliers, loges de gardes-route, etc., etc., en voie de construction. 7.291,515 50

III. — Voies de garage et de manœuvres; installation d'appareils de sécurité; développement de l'éclairage des stations, ateliers, bureaux, etc.; matériel fixe de la voie; pavage; rampes de chargement; etc., etc. 12.968,739 55

IV. — Matériel de traction, de transport et de camionnage; machines fixes; gros outillage des ateliers, etc. 38,043,288 54

V. — Report au capital des dépenses du personnel préposé à la direction et à la surveillance de travaux de premier établissement, dépenses qui sont liquidées à charge du compte d'exploitation dont elles ont été déduites (*voir* annexe III) 293,563 64

Total fr. 65,381,562 98

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

§ 2. — CAPITAL UTILE AU POINT DE VUE DES CHARGES FINANCIÈRES.

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

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

1° Les dépenses liquidées pour travaux non encore livrés, et les intérêts intercalaires y afférents, soit (voir p. 11). . . . 50.768,172.40
 2° Les aliénations d'immeubles (ann. II). . . . 5,183,324.82

55,951,497.22

Reste *capital utile* entré dans le domaine exploité (1) fr. 2,041,100,957.84

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

§ 3. — COMPTE D'EXPLOITATION.

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

	Recettes.	Dépenses.
1902. fr.	215,465,647.22	135,478,585.56
1901.	207,768,557.31	139,587,582.85
Différences. . fr.	+ 7,697,089.91	— 4,109,197.29

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

Les recettes s'étant élevées, en 1902 (ann. III et XII)	
à fr.	215,465,647.22
et les dépenses budgétaires <i>approximativement</i> (ann. V)	
à	135,478,585.56
L'excédent des recettes a été d'environ. fr.	79,987,261.66
Ce même résultat ayant été, en 1901, de.	68,180,974.46
il en ressort, pour 1902, une différence en plus de fr.	11,806,287.20

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

§ 4. — RESSOURCES ET CHARGES. — ENCAISSE.

Voici comment se présentent, pour l'exercice considéré, les ressources produites par le compte d'exploitation et les charges assumées, au taux de 5 p. c., par le compte financier :

De l'excédent des recettes, tel qu'il a été justifié au § 3, soit. fr.	79,987,261 66
pour établir les <i>recettes nettes</i> dont a disposé le Trésor en vue des charges financières à acquitter, il faut déduire :	
a) les parts des recettes remboursées aux sociétés du chef des lignes concédées dont l'Etat a affermé l'exploita- tion, moyennant 50 p. c. des produits bruts (ann. IV). fr.	4,663,394 73
b) le loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale (ann. IV). fr.	219,600 »
Ensemble (ann. VIII, col. 5) . fr.	<u>4,882,994 73</u>
Il est donc resté libre pour les charges financières . . fr.	73,104,266 93
et celles-ci s'élevant pour 1902 à fr.	<u>63,137,519 43</u>
l'on constate. en fin de compte. que l'exercice a été clôturé par un <i>boni</i> de fr.	9,966,747 50
qui, ajouté aux soldes actifs accumulés des exercices antérieurs. s'élevant fin 1901 à fr.	<u>115,558,570 56</u>
porte l'avoir du chemin de fer, <i>libre de toute charge quel- conque</i> , non compris les intérêts réciproques, à fr.	<u><u>125,525,318 06</u></u>

Dans les comptes rendus des exercices 1900 et 1901 dont les situations financières se sont clôturées respectivement par un mali de fr. 4,660,147.57 et par un modeste boni de fr. 30,093.80, l'on a constaté que ces résultats devaient être attribués en notable partie au renchérissement excessif du charbon. En effet, la dépense qui, en 1899, s'élevait à fr. 14,183.291, a atteint, en 1900, fr. 25,983,643, soit en plus fr. 11,800,352; en 1901, le combustible a coûté fr. 24,243,316. soit en moins fr. 1,740.327 et en 1902, la dépense est descendue à fr. 18,398,999, soit par rapport à 1900, une dépense en moins de fr. 7,584,644.

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

§ 5. — BILAN.

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

Actif.

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

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

Au 31 décembre 1901. fr. 1,535,055,738 51	}	1,554,944,397 86	}	
Pour l'exercice 1902. 49,910,659 55				
2° Matériel de traction et de transport.				
Au 31 décembre 1901. fr. 448,111,271 44	}	486,156,559 98	}	2,041,100,957 84
Pour l'exercice 1902 58,045,288 54				

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

Approvisionnements en dépôt (annexes XXII et XXXII) :

Au 31 décembre 1901. fr. 45,686,495 20	}	524,089 46	}	45,162,405 74
Diminution, en 1902, de				

par suite de variation dans les quantités et les prix.

Recettes brutes encaissées :

a) par l'exploitation (annexe XII) :

Jusqu'au 31 décembre 1901. fr. 4,778,282,145 55	}	4,995,556,625 15	}	
Pour l'exercice 1902 (v. p. 52). 215,274,477 62				
b) par l'administration des domaines, au profit du compte de l'exploitation :				
Jusqu'au 31 décembre 1901. fr. 5,651,554 17	}	5,822,725 77	}	4,999,379,346 92
Pour l'exercice 1902 (ann. XI). 191,169 60				

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

Jusqu'au 31 décembre 1901, fr. ⁽¹⁾ 55,785,109 25	}	56,968,512 67	}	
Pour l'exercice 1902 1,185,405 42				
<i>Intérêts des soldes actifs accumulés, toutes dépenses et charges réglées :</i>				
Jusqu'au 31 décembre 1901 ⁽¹⁾ , fr. 171,450,699 10	}	180,517,199 43	}	⁽²⁾ 217,485,712 12
Pour l'exercice 1902 9,066,500 55				

Total de l'actif (annexe I) . . . fr. 7,344,218,859 41

(1) Chiffres rectifiés.

(2) En déduisant de ce montant les intérêts passifs s'élevant à fr. 7,764,377-57, on obtient en balance la somme de fr. 209,721,334-75 figurant à l'annexe IX, col. 6, 7 et 8.

Passif.

AMORTISSEMENT des <i>capitaux utiles</i> de premier établissement engagés dans l'exploitation, depuis 1855 jusque fin 1902 (ann. VII et VIII) fr.		129,144,060 73
Capital restant à amortir. fr.		1,911,956,897 11
Montant égal au CAPITAL UTILE fr.		2,041,100,957 84
<i>Charges.</i> — Intérêts et amortissement (ann. VII et VIII) :		
Jusqu'au 31 décembre 1901 fr.	1,608,749,984 41	}
En 1902.	65,137,519 45	
		1,673,887,503 84
<i>Parts de recettes</i> versées aux sociétés dont l'Etat exploite les lignes :		
Jusqu'au 31 décembre 1901, fr.	214,659,684 25	}
Pour l'exercice 1902 (ann. IV).	4,663,594 73	
		219,303,078 96
<i>Sommes bonifiées</i> aux compagnies concessionnaires pour <i>transports en service</i> ayant transité par leurs lignes avant 1885 (1)		1,659,518 57
		253,563,536 36
<i>Loyer annuel</i> de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale :		
Jusqu'au 31 décembre 1901, fr.	12,403,538 85	}
Pour l'exercice 1902 (ann. IV)	219,600 »	
		12,622,938 85
<i>Dépenses d'exploitation :</i>		
Jusqu'au 31 décembre 1901. fr.	2,850,922,603 10	}
Pour l'exercice 1902 (annexe V)	155,478,585 56	
		2,966,400,988 66
<i>Intérêts au profit du Trésor :</i>		
1 ^o Du chef d'avances de fonds en 1882 et 1883 pour constituer un approvisionnement de rails (2) fr.		606,793 19
2 ^o Pour liquidation au profit des sociétés des parts de recettes et de loyer :		7,764,377 37
Jusqu'au 31 décembre 1901, fr.	2,500,662 95	}
Pour l'exercice 1902	75,244 92	
		2,573,907 87
3 ^o Des soldes passifs accumulés. fr.	4,585,676 31	
Total du passif fr.		6,922,719,364 07

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

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

D'autre part. . . fr. 6,922.719,364 07

Balance.

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

1° pour travaux de parachèvement, de 1846 à 1886 (voir à l'actif). fr.	11,090,438 79	
2° pour approvisionnements en dépôt :		
Au 31 décembre 1901 . fr. 45,686,495 20	} 45,162,403 74	
Diminution en 1902 524,089 46		
B. Soldes actifs accumulés (annexe VIII) :		
Encaisse libre :		
Au 31 décembre 1901 . fr. 115,558,570 56	} 125,525,518 06	
Augmentation en 1902 9,966,747 50		
C. Solde des intérêts réciproques (ann. IX) :		
Au 31 décembre 1901 fr. (1) 199,542,675 90	} 209,721,534 75	
Augmentation en 1902. 40,178,658 85		
Total égal à l'actif. fr.		7,514,218.859 41

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

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

L'on constate par l'annexe VIII que, depuis l'origine de l'exploitation par l'État, les *recettes brutes* se sont élevées, après déduction des parts des sociétés, à fr. 4,765,813,810 56 et les *dépenses* d'exploitation ainsi que les charges financières, à (2,966,400,988-66 + 1,673,887,503-84). . . fr. 4,640,288,492 50

D'où il ressort une encaisse de fr.	125,525,518 06	
Si, à cette encaisse (col. 15), l'on ajoute :		
les amortissements (col. 10).	129,144,060 75	
les approvisionnements en réserve	45,162,403 74	
les travaux de premier établissement supportés par les budgets de l'exploitation.	11,090,458 79	
Le <i>solde en bénéfice réel</i> s'élève à fr.		510,922,221 32
Ce même solde était fin 1901 de		293,083,299 46
soit un excédent pour 1902, par rapport à 1901, de . . .		17,838,921 86

(1) Chiffre rectifié.

§ 6. — REVENU DU CAPITAL UTILE.

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

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

Ces dépenses sont :

a) Pour la section de Spontin à Dorinne-Durnal.	fr. 1,080,000 »
b) Pour certains travaux d'extension.	fr. 2,567,204 51
c) Pour intérêts intercalaires.	fr. 282,506 13
d) Pour travaux de parachèvement courant, matériel fixe de la voie, etc. fr.	15,999,742 88
e) Pour matériel de traction, de transport, etc.	fr. 38,045,288 54
Ensemble.	fr 57,774,541 86

Soit la moitié. fr. 28,887,270 93

Il y a lieu, en outre, de déduire la totalité de la dépense de fr. 295,365 64	} 29,180,634 57
---	-----------------

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

Le capital *moyen* utile, pour faire ressortir le revenu de l'année 1902, est donc de fr. 2,011,920,523 27 ce qui établit ce revenu à 5.75 p. c.

En 1901, ce même capital a été de fr. 1,956,157,570 45 et le revenu s'est élevé à 5.24 p. c.

II. — Résumé des principaux résultats statistiques.

EXERCICE 1902 COMPARÉ A CELUI DE 1901.

PRODUITS PAR UNITÉ DE TRAFIC. — Voici, comme d'usage, les résultats de l'exploitation du railway de l'État, par unité de travail, pour les exercices 1902 et 1901 :

	1902.	1901
Par kilomètre exploité. {	Recettes brutes fr.	53,210 98 51,520 05
	Dépenses d'exploitation	35,467 65 34,711 57
	Recettes nettes	19,743 53 16,608 46

A
(8)

		1902.	1901.
Par train-kilo- mètre.	Recettes brutes fr.	3.4979	3.5282
	Dépenses d'exploitation.	2.2000	2.3864
	Recettes nettes	1.2979	1.1418
Par locomotive- kilomètre remor- quant un train.	Recettes brutes	5.1533	5.1915
	Dépenses d'exploitation	2.9833	2.1587
	Recettes nettes	1.1700	1.0328

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

		1902.	1901.
Parcours kilométrique des trains (1)	pour voyageurs	55,275,377	(2) 54,212,854
	pour marchandises	26,522,507	(2) 24,674,755
Parcours moyen des	trains de voyageurs	55 kil.	55 kil.
	— de marchandises	38 kil.	37 kil.
Produit par train-kilomètre	pour voyageurs fr.	2.2318	2.2427
	pour marchandises	5.1875	5.3057

PÉRIODE QUINQUENNALE 1898-1902 ET DERNIÈRE ANNÉE DE LA PÉRIODE PRÉCÉDENTE. — Afin de faciliter les comparaisons sans devoir recourir aux différents comptes rendus, il a paru utile de grouper les principaux résultats dans des tableaux distincts par grande branche de service, savoir :

- Voies et travaux, annexe n° XV.
- Traction et matériel, — n° XVI.
- Exploitation et recettes, — n° XVII.

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

DÉSIGNATION DES SERVICES.	Fonctionnaires et employés.		Agréés et auxiliaires.		Ouvriers permanents.		Ouvriers en régie.	
	1902	1901	1902	1901	1902	1901	1902	1901
Service général.	148	158	15	15	155	110	»	»
Voies et Travaux	745	742	2	2	14,418	14,955	1,524	1,677
Traction et Matériel	851	853	160	150	25,876	25,999	2	2
Exploitation	6,415	6,386	1,957	1,890	8,109	7,907	55	24
Perception des recettes et contrôle	856	875	66	60	97	83	»	»
TOTALS.	8,995	8,974	2,200	2,126	48,635	49,054	1,561	1,703

Ensemble en 1902 61,587
 Ensemble en 1901 61,857
 Diminution 450

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

(2) Chiffres rectifiés.

CAISSE DE RETRAITE ET DE SECOURS DES OUVRIERS. — Les données suivantes résument les recettes et les dépenses annuelles ainsi que l'avoir de l'institution :

	1902.	1901.
Les contributions statutaires des affiliés, les subsides de l'État, les intérêts des capitaux, etc., ont produit . . . fr.	3,371,293 71	3,476,811 55
Il a été liquidé du chef de pensions, secours, frais de traitements, etc. . .	3,432,151 28	3,174,103 78
D'où un excédent de recettes sur les dépenses, de fr.	159,142 43	502,707 77

En ajoutant :

a) l'avoir en fonds publics et en numéraire au 1 ^{er} janvier, s'élevant à	13,591,552 30	13,088,844 55
---	---------------	---------------

b) les capitaux représentatifs :

1 ^o des annuités à payer par l'État, jusqu'en 1957, du chef de la validation des services du personnel ouvrier repris des lignes concédées et du paiement, à charge de la caisse, des pensions allouées par les compagnies ;	4,094,440 »	4,146,498 »
---	-------------	-------------

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

5^o de l'annuité à payer par le département de la guerre jusqu'en 1928 du chef de l'affiliation de ses ouvriers civils

	717,454 »	736,719 »
l'avoir au 31 décembre était de . fr.	20,342,588 73	20,274,769 30

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

	1902.	1901.
A. Pour pensions allouées à des ouvriers, veuves, orphelins et ascendants. fr.	21,017,759 14	18,550,372 57

B. Pour secours annuels alloués aux mêmes catégories d'ayants droit .	39,236 41	37,298 08
---	-----------	-----------

C. Solde de la dotation constituée en 1897 par la compagnie d'Anvers à Gand au profit de ceux de ses anciens ouvriers repris par l'État qui avaient dépassé l'âge de 55 ans au 1 ^{er} janvier 1896	78,550 »	87.650 »
---	----------	----------

Capitaux engagés fr.	21,155,545 55	18,675,520 65
--------------------------------	---------------	---------------

A
(10)

D'autre part. . . . fr. 1902 21,155,545 55 1901. 18,675,320 65

Il restait donc à disposer, au 1^{er} janvier 1902, pour l'octroi de pensions et de secours ultérieurs, aux affiliés et à leurs ayants droit, une somme de + 1,599,448 65

La dotation des pensions et secours accordés au cours de 1902 a non seulement absorbé ce disponible, mais se traduit par un excédent de charges de — 792,956 82
(L'effectif ouvrier affilié à la Caisse a été, en 1902, de 52,231) (1).

Reste fr. 20.542.588 75 20,274,769 50

Sommes égales à l'avoir ci-dessus.

Le compte de dépenses s'établit comme il suit :

		NOMBRE.		SOMMES LIQUIDÉES.	
		1902	1901	1902	1901
Pensions	Ouvriers	2,354	1,944	1,041,533 08	881,733 09
	Veuves	3,158	2,811	1,007,461 10	943,268 80
	Orphelins	160	151	26,391 32	25,870 01
	Ascendants	37	37	3,324 40	3,658 25
Secours annuels	Ouvriers	15	15	1,910 »	2,526 85
	Veuves	193	174	26,478 78	26,608 45
	Orphelins	13	40	831 18	666 95
Secours temporaires aux ouvriers		23,539	22,474	776,198 79	750,414 13
Frais de traitement : médecins, pharmaciens, hôpitaux, etc.				502,872 54	497,775 84
Frais de funérailles				21,092 »	20,670 »
Bonification d'intérêts et frais généraux				13,616 09	9,013 53
Parts de deux ouvriers dans la dotation constituée par la compagnie d'Anvers a Gand (intérêts compris).				10,445 »	8,847 88
Sommes égales aux dépenses annuelles reprises page 9 fr.				3.432,151 98	3,174,103 78

(1) Ce nombre comprend les ouvriers du chemin de fer, des postes, des télégraphes et de la marine, ainsi que les ouvriers civils du département de la guerre. Le nombre d'affiliés au 31 décembre 1901 était de 52,633.

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

Travaux de premier établissement et de parachèvement imputés sur fonds capital.§ 1^{er}. — LIGNES EN COURS DE CONSTRUCTION.

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

Dinant à Yvoir (en communauté avec le Nord-belge) et raccordement d'Anhée vers Yvoir fr.	1,441,468	12
Section de Dorinne à Yvoir.	1,667,148	56
— Wilryck à Malines	2,628,995	32
— Muysen-Schaerbeek-Hal	5,238,195	92
Doublement des voies entre Bruxelles (Q.-L.) et Watermael	450,111	51
Section de Florennes à Cerfontaine	54,417	18
Ligne de Bertrix vers Munro.	1,495,716	66
Ligne de Gand (Saint-Pierre) à Bruxelles-Midi.	210,159	12
Jonction Bruxelles-Nord à Bruxelles-Midi et gare centrale de Bruxelles	5,599,530	89
Bruges à Zeebrugge	630	75
Couillet à Acoz	116	50
Matériaux destinés aux constructions nouvelles, se trouvant en dépôt au 31 décembre 1902	1,955,680	52
Ensemble. . . . fr.	18,400,168	65
Intérêts intercalaires.	1,670,298	53
Dépense totale au 31 décembre 1902.	20,070,467	18

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

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

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

Extension des gares d'Anvers et dépendances . . fr.	4,944,766	80
Travaux d'art	69,940	14
Bâtiments divers	1,185,958	10
Aménagement de stations.	8,981,899	06
Construction et agrandissement d'ateliers, remises, etc.	5,408,616	58
Dédoublement de voies, etc.	524,999	57
Gare maritime de Bruxelles.	9,301,620	54
. fr.	28,415,800	59
Intérêts intercalaires.	2,281,904	65
Total. . . . fr.	30,697,705	22
Ensemble des deux paragraphes.	50,768,172	40

B. Principaux travaux livrés à l'exploitation.

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

SITUATION DES LIGNES EN EXPLOITATION.

§ 1^{er}. — LONGUEUR DES LIGNES PRINCIPALES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1902 (1

MÈTRES COURANTS :				
	à double voie.	à simple voie.	Ensemble.	
Lignes construites	directement par l'État	688 703	212,370	901,073
	à forfait pour compte de l'État	75,319	642,067	717,386
Lignes rachetées par l'État.	721,147	1,426,631	2,147,778	
(*) Longueur des lignes appartenant à l'État	1,485,169	2,281,068	3,766,237	
(*) Lignes exploitées par l'État, moyennant parts de recettes ou loyer.	460,515	83,751	544,266	
Sections appartenant à des compagnies	exploitées en commun avec l'État	6,114	4,798	10,912
	empruntées en transit par l'État	1,000	27,750	28,750
Longueur totale exploitée (voir annexe XVIII) (*)	1,652,798	2,397,367	4,050,165	

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

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

En ajoutant les voies d'évitement et de manœuvre 2,867^{km}. 554

L'étendue totale, en voies simples, est de 8,570^{km}. 497

(1) Si l'on établit, d'après ce tableau, la longueur totale des files de rails du réseau (postes marqués d'un astérisque), on constate une différence en plus de 1.58 p. c. de cette longueur sur celle que donne le tableau de l'annexe XIX pour les rails existant dans les voies. Cette différence, qui serait encore plus grande, s'il n'était pas tenu compte, dans cette dernière longueur, des *contre-rails*, s'explique par la présence dans les voies des appareils spéciaux, c'est-à-dire les croisements, excentriques, plaques tournantes, ponts à peser, et par l'existence de joints entre les rails.

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

§ 2. — LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE PAR L'ÉTAT EN 1902.

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

§ 3. — RAILS.

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

<i>Acier.</i>	1902.	1901.
Voies principales.	10,872,053	10,648,113
— accessoires	3,394,688	3,091,799
	14,266,471	13,739,912
<i>Fer.</i>		
Voies principales.	283,839	347,225
— accessoires	1,927,992	1,973,984
	2,211,851	2,321,209
Ensemble.	16,478,572	16,061,121

Les 10,872,053 mètres de rails d'*acier* représentent 97.46 p. c. de la totalité des rails placés dans les *voies principales*. Mais, si à ce chiffre l'on ajoute les 3,394,688 mètres de *voies accessoires* en rails d'acier, la proportion de ceux-ci, par rapport à la totalité des rails en service, n'est plus que de 86.58 p. c.

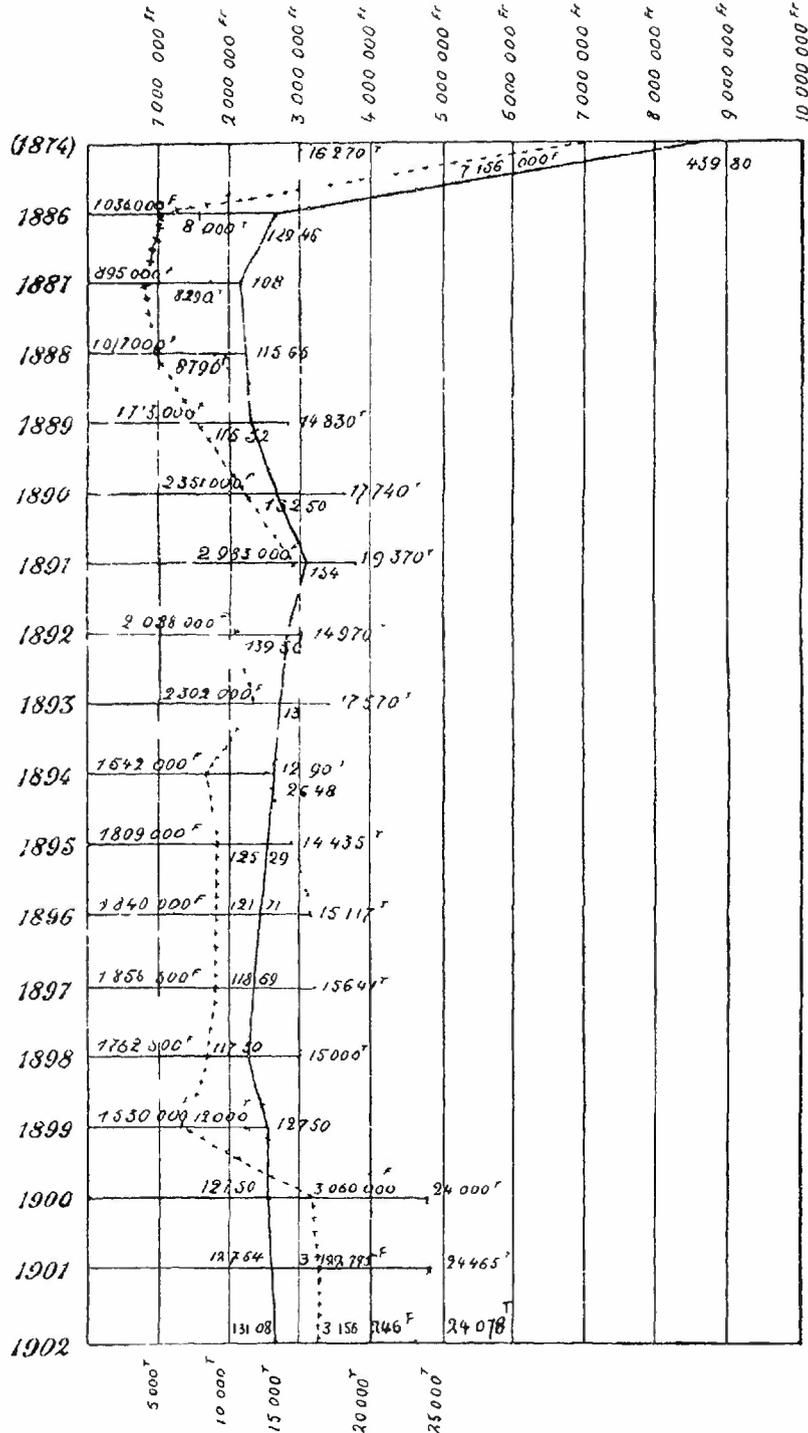
Les rails d'acier *utilisés* en 1902 ont une valeur de fr. 151-08 par tonne; ceux *utilisés* en 1901 revenaient en moyenne à fr. 127-64 (1), soit une augmentation de 2.70 p. c.

(1) Chiffre rectifié.

Rails.

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

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



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

§ 4. — BILLES ET TRAVERSES.

a) *Billes en bois.*

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

		1902.	1901.
Chêne	voies principales	6,778,896	6,678,579
	— accessoires	2,296,552	2,192,888
Sapin	voies principales	52,655	59,282
	— accessoires	224,449	255,619
Hêtre	voies principales	55,625	29,145
	— accessoires	1,556	956
Ensemble.		9,569,551	9,176,469

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

ESSENCE.	Dimensions.			Prix.		
	LONGUEUR.	LARGEUR.	HAUTEUR.	MOYEN.	CRÉOSOTAGE.	TOTAL.
Chêne	2.60	0.28	0.14	5.97	0.50	(1) 6.47
—	2.60	0.26	0.15	5.24	0.44	5.68
—	2.60	0.21 à 0.24	0.14 à 0.16	5.25	0.44	5.69
Hêtre	2.60	0.28	0.14	4.88	1.26	6.14
—	2.60	0.26	0.15	4.25	1.07	5.32

b) *Voies métalliques.*

La longueur des voies simples sur longrines et traverses métalliques, au 31 décembre 1902, était de 202,855 mètres.
Fin 1901, cette longueur était de 227,049 —
(Voir détails à l'annexe XIX).

§ 5. — PROFIL ET COURBES.

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

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

§ 6. — SIGNAUX.

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

§ 7. — PASSAGES A NIVEAU.

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

	1902	1901	Différence en 1902.
A. — Munis de barrières manœuvrées sur place et à la main	}	par un ou deux <i>agents à poste fixe</i> , selon la durée du service. 3,270 5,511 — 41	
		par un <i>ouvrier de station, pontonnier, garde-tranchée, etc.</i> 150 154 — 4	
B. — Munis de barrières à bascules ou roulantes, manœuvrées à distance	}	par un poste voisin . . . 714 724 — 10	
		par une cabine Saxby . . . 131 129 + 2	
C. — Ouverts et non surveillés	2,015	(1)2,008	+ 7
Totaux.	6,280	(1) 6,526	— 46

Les 3,270 passages à niveau existant fin 1902 et dont les barrières sont manœuvrées par des agents à poste fixe, ont occupé 4,286 personnes dont 1,979 hommes et 2,507 femmes; 543 de ces passages sont gardés par un homme et une femme.

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

Ces passages sont gardés comme il suit :

78 pendant	12 heures.	599 pendant	17 heures.
38 —	13 —	345 —	18 —
351 —	14 —	169 —	19 —
341 —	15 —	79 —	20 —
608 —	16 —	862 —	24 —

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

§ 8. — RACCORDEMENTS INDUSTRIELS ET GARES PRIVÉES.

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

(1) Chiffres rectifiés.

DATES DE LA SITUATION.	Raccordements industriels.	Gares privées.	Restant à régulariser.
Au 1 ^{er} janvier 1902.	1064	76	53
Livrés à l'exploitation pendant l'année	55	1	—
Situés sur lignes reprises depuis 1896, et régularisés dans l'année	11	5	14
	1,110	80	11
Supprimés en 1902.	7	»	—
Situation au 31 décembre 1902	1,105	80	11

§ 9. — RACCORDEMENTS VICINAUX ET TRAVERSÉES VICINALES.

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

	1902	1901
Lignes vicinales raccordées aux stations du réseau de l'État.	90	85
Lignes vicinales raccordées aux stations communes gérées par des compagnies.	4	5
Lignes vicinales traversant des voies de l'État et des sections communes	77	74
Lignes vicinales traversant des voies communes gérées par des compagnies	1	1

§ 10. — APPROVISIONNEMENTS AU 31 DÉCEMBRE 1902.

Il existait au 31 décembre 1902, dans les dépôts et à pied d'œuvre, des matériaux neufs, de remploi et vieux pour une valeur, au prix du jour, de 17,518,073 francs, savoir (annexe XXII) :

Rails en acier fr.	5,293,020	»
Rails en fer.	1,110,799	»
Accessoires de rails	2,033,735	»
Croisements, longrines, traverses, excentriques	2,332,939	»
Billes et bois spéciaux	4,529,402	»
Disques, appareils spéciaux, plaques tournantes, pièces de rechange, etc., etc., etc.	2,235,481	»
Total. fr.	17,533,396	»
dont à déduire la valeur des vieux matériaux vendus et restant à livrer	17,325	»
Reste fr.	17,318,075	»

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



(14)

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

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

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

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

	1902.	1901.
Matériel de traction (locomotives et voitures automotrices)	5,013	(1) 2,900
Tenders indépendants	2,070	(1) 1,920
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs, y compris la partie « voiture » des voitures automotrices	8,518	(1) 7,622
Matériel entrant dans la composition des trains de marchandises	65,328	64,848

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

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

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

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

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

(1) Chiffres rectifiés.

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

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

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

Pour les voitures à voyageurs, l'avance en renouvellement correspond, fin 1902, à 11,514 places offertes, et pour les wagons à marchandises, à 25,548 tonnes de chargement. A raison du nombre moyen de 47 places par voiture et de la capacité moyenne de 11r.05 par wagon, cette avance équivaut à 241 voitures à voyageurs et à 2,135 wagons à marchandises.

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

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

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

(2) Chiffres rectifiés.

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

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

En résumé, du chef des renouvellements du matériel de traction et de transport, considéré au point de vue de l'effet utile, le compte d'exploitation est en avance de (1,594,805 + 7,202,797) = 8,797,602 francs.

§ 5. — WAGONS DE PARTICULIERS.

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

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

L'effectif au 31 décembre 1902 est donc de 874

se répartissant comme suit :

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

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

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

	1902.	1901.	
Remorquant des trains de voyageurs(1).	36.667,431 kil.	35.459,225 kil.	
— — de marchandises.	32,040.909 »	30,018,549 »	
— — de route	601,237 »	597,756 »	
Circulant à vide	5,065,754 »	4.803.212 »	
Faisant des manœuvres.	14.564.641 »	14.056.366 »	
Ensemble (1).	88,957,972 »	84.935,108 »	

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

Remorquant des trains de voyageurs . .	242,590 kil.	238,335 kil.	
— — de marchandises .	61.508 »	60.798 »	
Circulant à vide	24,204 »	25,531 »	
Faisant des manœuvres.	»	»	
Ensemble	328,502 »	324,664 »	

(1) Non compris 14,270 kilomètres en 1902 et 10,169 kilomètres en 1901 se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal et 352,246 kilomètres en 1902 et 268,276 kilomètres en 1901 se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

§ 5. — NOMBRE ET PARCOURS DES TRAINS.

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

		En 1902.	En 1901.		
Nombre annuel des trains de l'État	de voyageurs (1)	960,634	946,062		
	de marchandises	685,110	667,767		
	de route	26,648	29,436		
	Ensemble.	1,670,392	1,643,265		
Parcours kilométriques des trains de l'État	a) sur le réseau de l'État.	voyageurs. } trains lourds.	29,689,354	27,746,103	
		voyageurs. } trains légers (2).	4,996,917	5,950,003	
	marchandises	26,261,264	24,614,154		
	PARCOURS PRODUCTIFS (2).	60,947,535	58,510,260		
	Pour le service de la route.	597,334	596,586		
	b) sur les lignes étrangères.	voyageurs	496,263	481,775	
		marchandises	263,759	263,144	
	Parcours total des trains de l'État (2)	62,504,891	59,635,763		
	Parcours kilométriques des trains étrangers	c) sur le réseau de l'État.	voyageurs	242,590	238,505
			marchandises	61,245	60,601
PARCOURS PRODUCTIFS		505,855	298,904		
Résumé.	PARCOURS PRODUCT. P ^r L'ÉTAT	voyageurs (2)	34,928,861	33,954,409	
		marchandises	26,322,507	24,674,753	
	Autres parcours.	1,357,536	1,545,503		
	TOTAL GÉNÉRAL (2)	62,608,724	59,952,667		

§ 6. — UTILISATION DU MATÉRIEL A MARCHANDISES.

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

		En 1902.	En 1901.	Différences en plus pour 1902.	
				nombre	en %.
Transports taxés.	Houille et coke.	1,431,295	1,400,520	30,773	2 %
	Autres marchandises	3,096,594	3,017,207	79,387	3 %
Transports en service.	Divers	288,084	180,698	107,386	59 %
	Combustibles	129,548	121,171	8,377	7 %
ENSEMBLE.		4,945,519	4,719,596	225,923	5 %

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

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

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

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

§ 8. — ACHAT DE COMBUSTIBLES.

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

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

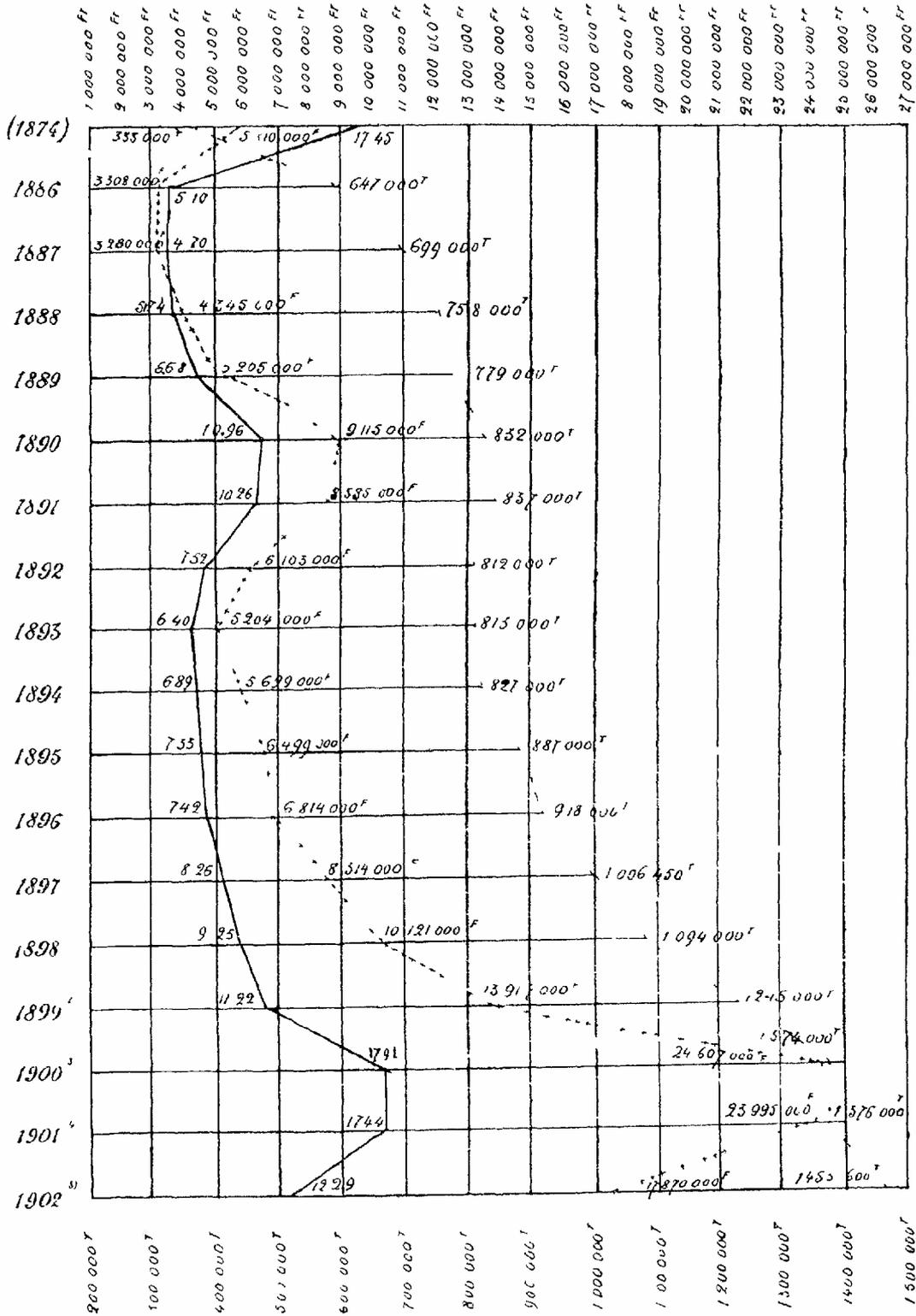
§ 9. — CONSOMMATION DE COMBUSTIBLES.

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

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

Combustible.

Quantités consommées — (Fch Ile 0^m 04 par 400,000 tonnes.)
 Sommes dépenses — — — — — 0^m 005 par 4,000,000 de francs.)
 Prix moyen par tonne — — — — — (— 0^m 0025 par franc)



Pour les années antérieures à 1886, voir les comptes rendus de 1884, page 59, et de 1885, page 55

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

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

§ 10. — CHARBON CONSOMMÉ PAR LES LOCOMOTIVES.

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

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

	En 1902.	En 1901.	
Par train-kilomètre	Quantité	21 ^k .52	21 ^k .06
	Valeur	0 ^f .260	0 ^f .365
Par locomotive-kilomètre avec train	Quantité	19 ^k .17	19 ^k .01
	Valeur	0 ^f .254	0 ^f .350
Par locomotive-kilomètre avec train, à vide et en manœuvres.	Quantité	14 ^k .94	14 ^k .79
	Valeur	0 ^f .182	0 ^f .237

§ 11. — ÉCLAIRAGE.

Électricité. — L'éclairage électrique des stations, ateliers, etc., comportait, fin 1902, quarante quatre installations, comprenant 6,805 foyers dont 4,902 lampes à incandescence et 1,903 lampes à arc, soit 575 foyers de plus qu'il n'en existait fin 1901. (Voir détail annexe XXX.)

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

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

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

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

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

Ces brûleurs ont consommé 4,561,350 mètres cubes de gaz pendant l'exercice 1902; la dépense s'est élevée à fr. 555,891-50, soit fr. 0-122 par mètre cube. (Voir annexe XXX.)

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

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

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

Consommation.

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

	En 1902		En 1901.	
	Quantités	Valeurs.	Quantités.	Valeurs
Pétrole	6,289,586 litres.	F. 817,646 18	5,666,271 litres.	F. 650,487 94
Huile de colza épurée.	641,530 kilogr.	572,472 52	686,172 kilogr.	422,819 19
Torches-falots	8,517 pièces.	2,245 59	7,245 pièces.	2,175 50
Ensemble.	4,192,564 09		F. 1,075,480 60	

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

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

§ 12. — CHAUFFAGE DES TRAINS.

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

§ 15. — GRAISSAGE.

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

		En 1902.		En 1901.	
		QUANTITÉS	VALEURS.	QUANTITÉS	VALEURS
		Kil.	Fr. c.	Kil.	Fr. c.
Graissage du matériel de traction.	Huiles	2,879,386	521,506 34	2,414,565	424,911,35
	Suif et graisses.	180,396	438,616 29	439,539	94,384,48
	Totaux.	3.059,782	660,122 63	2,554,104	516,295,53
Graissage des véhicules.	Huiles	(1) 421,377	158,787 43	(2) 424,492	167,867,00
Graissage des machines, appareils et excentriques dans les ateliers, stations, dépôts, économats, voies et bâtiments.	Huiles	232,921	426,919 39	244,848	133,924,04
	Suif et graisses.	26,262	40,193 39	26,332	9,866,97
	Totaux.	259,183	437,444 78	271,180	448,791,01
Ensemble.		3,740,342	956,024 84	3,249,776	832,953 54
Soit en plus pour 1902.		490,566	123,071 30	—	—

§ 14. — APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN.

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

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

(2) — 108,002 — —

Au 31 décembre 1902, il existait en magasin et dans les dépôts pour.	fr. 27,844,530 74
Il restait à fournir sur le budget de 1902	1.038,551 15
Ensemble fr.	28,882,881 89

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

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

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

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

Le poids des trains de banlieue allant toujours croissant, il a été reconnu nécessaire d'augmenter encore la puissance des locomotives mixtes à six roues accouplées, de 4^m.52 de diamètre, mises en service en 1900.

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

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

*
* *

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

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

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

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

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

*
*
*

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

*
*
*

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

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

*
*
*

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

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



CHAPITRE IV. EXPLOITATION ET RECETTES.

I. — Mouvement et recette.

§ 1^{er}. — VOYAGEURS.

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

NOMBRE DE VOYAGEURS.		Différences pour 1902.	RECETTES		Différences pour 1902.	Parcours moyen par voyage.		Recette moyenne par voyage.	
en 1902.	en 1901.		en 1902.	en 1901.		en 1902.	en 1901.	en 1902.	en 1901.

a) Billets simples.

1 ^{re} classe (1).	223,668	128,169	+ 95,499	1,824,244 63	1,252,642 41	+ 571,602 22	Kil. 86,56	Kil. 103,44	Fr. 8,156	Fr. 9,773
2 ^e — . . .	1,051,189	2,097,835	- 1,046,646	5,898,350 84	6,330,276 59	- 431,925 75	45,65	45,85	3,008	3,018
3 ^e — . . .	12,326,766	12,303,200	+ 23,566	9,729,449 49	10,007,125 71	- 277,675 22	20,37	20,57	0,789	0,800
Totaux et moyennes . . .	14,511,623	14,729,213	- 217,590	17,452,044 96	17,590,244 71	- 138,199 75	24,81	24,89	1,203	1,194

b) Billets d'aller et retour.

1 ^{re} classe (1).	336,516	130,596	+ 205,920	1,611,696 00	879,996 74	+ 731,700 16	Kil. 63,56	Kil. 89,17	Fr. 1,189	Fr. 6,738
2 ^e — . . .	5,652,306	5,885,008	- 232,702	8,597,162 16	8,906,620 94	- 309,458 78	29,35	29,52	1,521	1,529
3 ^e — . . .	30,015,623	36,555,374	- 6,539,751	21,320,073 50	20,976,861 74	+ 343,211 76	18,96	18,84	0,578	0,674
Totaux et moyennes . . .	36,004,445	42,570,978	- 6,566,533	31,528,932 56	30,853,479 42	+ 675,453 14	20,68	20,53	0,745	0,725

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

1 ^{re} classe (1).	560,184	258,765	+ 301,419	3,435,941 53	2,132,639 15	+ 1,303,302 38	72,74	96,24	6,134	8,242
2 ^e — . . .	7,613,495	7,982,843	- 369,348	14,495,513 08	15,336,897 53	- 841,384 53	33,55	33,81	1,904	1,921
3 ^e — . . .	40,242,392	49,058,583	- 8,816,191	31,019,522 99	30,984,187 45	+ 33,335 54	19,31	19,28	0,631	0,632
Totaux et moyennes . . .	48,416,071	57,300,191	- 8,884,120	48,950,977 52	48,443,724 13	+ 507,253 39	21,72	21,63	0,853	0,845

d) Billets à prix réduits.

Militaires, enfants, etc.	1 ^{re} classe (1).	8,154	1,475	+ 6,679	28,253 35	6,648 87	+ 21,604 48	73,73	94,68	3,465	4,506
	2 ^e — . . .	309,832	322,340	- 12,508	358,131 38	416,021 56	- 57,890 18	36,01	40,24	1,156	1,291
	3 ^e — . . .	1,875,301	1,722,047	+ 153,254	1,555,838 31	1,388,475 04	+ 167,363 27	43,00	39,87	0,830	0,806
Abonnements ordinaires.	1 ^{re} classe (1).	235,116	44,844	+ 190,272	474,356 10	124,425 83	+ 349,930 27	58,97	88,58	2,018	2,775
	2 ^e — . . .	4,281,694	4,263,360	+ 18,334	4,603,382 39	4,573,192 48	+ 30,189 91	43,61	43,68	1,075	1,074
	3 ^e — . . .	8,436,176	7,793,758	+ 642,418	4,592,199 90	4,207,217 23	+ 384,982 67	35,85	35,80	0,543	0,541
Abonnements d'étudiants.	1 ^{re} classe (1).	14,728	638	+ 14,090	4,570 80	570 25	+ 4,000 55	17,31	28,89	0,310	0,891
	2 ^e — . . .	1,559,002	1,452,110	+ 106,892	271,303 93	254,751 02	+ 16,552 91	15,70	15,69	0,174	0,175
	3 ^e — . . .	1,980,218	1,969,478	+ 10,740	209,292 43	204,127 93	+ 5,164 50	11,64	11,48	0,106	0,102
Abonnements d'ouvriers.	1 ^{re} classe (1).	48,578,452	47,417,175	+ 1,161,277	5,891,195 65	5,740,615 92	+ 150,579 73	17,27	17,26	0,121	0,121
	2 ^e — . . .	83,802	74,515	+ 9,287	195,980, 22	183,462 80	+ 12,517 42	54,39	54,77	1,028	1,035
	3 ^e — . . .	63,870	41,980	+ 21,890	139,635 25	106,718 81	+ 32,916 44	94,08	109,57	2,186	2,541
Sociétaires.	1 ^{re} classe (1).	934	739	+ 195	8,451 07	4,368 55	+ 4,082 52	191,73	125,11	9,048	5,911
	2 ^e — . . .	28,357	31,056	- 2,699	110,428 68	122,063 57	- 11,634 89	113,62	114,56	3,894	3,930
	3 ^e — . . .	884,035	847,831	+ 36,204	959,620 57	907,333 43	+ 52,287 14	58,44	55,79	1,086	1,071
Trains de plaisir.	1 ^{re} classe (1).	104	68	+ 36	742 45	818 10	- 75 65	151,36	254,62	7,139	12,031
	2 ^e — . . .	11,648	11,396	+ 252	37,989 32	34,887 25	+ 3,102 07	95,22	90,25	3,261	3,061
	3 ^e — . . .	85,384	109,892	- 24,508	148,733 76	164,623 09	- 15,889 33	78,88	76,39	1,559	1,498
Voyages circulaires.	1 ^{re} classe (1).	58,966	40,492	+ 18,474	344,905 65	279,203 08	+ 65,702 57	77,37	91,21	5,849	6,895
	2 ^e — . . .	190,456	160,992	+ 29,464	853,189 47	853,666 72	- 477 25	79,14	93,64	4,480	5,301
	3 ^e — . . .	57,090	55,861	+ 1,229	158,239 79	141,285 17	+ 16,954 62	75,42	69,20	2,772	2,526
Total des billets à prix réduits.	1 ^{re} classe (1).	318,002	88,256	+ 229,746	861,279 42	416,034 68	+ 445,244 74	61,26	81,88	2,708	4,714
	2 ^e — . . .	6,380,989	6,231,254	+ 149,735	6,291,425 17	6,256,582 60	+ 34,842 57	37,90	39,71	0,977	1,001
	3 ^e — . . .	62,076,326	60,013,537	+ 2,062,789	13,850,735 88	13,043,859 42	+ 806,876 46	21,24	20,94	0,321	0,216
Totaux et moyennes . . .	68,775,319	66,333,047	+ 2,442,272	20,946,440 47	19,716,476 70	+ 1,229,963 77	22,97	22,70	0,303	0,296	

e) Résultats généraux.

1 ^{re} classe (1).	878,186	347,021	+ 531,165	4,297,220 95	2,543,673 83	+ 1,743,547 12	68,58	94,62	4,893	7,344
2 ^e — . . .	13,994,484	14,214,097	- 219,613	20,729,938 17	21,583,480 13	- 853,541 96	35,53	35,96	1,481	1,518
3 ^e — . . .	11,318,720	10,072,120	+ 1,246,600	44,900,258 87	44,028,046 87	+ 872,212 00	20,38	20,19	0,402	0,408
Totaux et moyennes sur les lignes à écartement normal.	24,191,390	24,633,238	- 441,848	70,927,417 99	68,150,200 83	+ 2,777,217 16	22,40	22,21	0,553	0,550
Tickets d'entrée dans les stations.	"	"	"	236,513 10	234,209 10	+ 2,304 00	"	"	"	"
Voitures de luxe.	"	"	"	211,987 30	211,987 30	"	"	"	0,152	"
Billets délivrés sur le vicinal de Mons à Boussu.	568,012	509,037	+ 58,975	86,234 70	78,239 85	+ 7,994 85	"	"	"	0,154
Résultats généraux	127,109,684	121,454,401	+ 5,655,283	70,319,755 69	68,746,502 03	+ 1,573,253 66	22,40	22,21	0,556	0,548

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

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

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

Pour les billets simples	en moins . fr.	138,199 75
— aller et retour	en plus . . .	675,433 14

Pour l'ensemble des billets simples et d'aller et retour	en plus . fr.	537,233 59
Pour l'ensemble des prix réduits autres que les billets « aller et retour »	en plus . . .	1,229,963 77

Pour la totalité des transports de voyageurs	en plus . fr.	1,767,217 16 (1)

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

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

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

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

	Nombre. 1872.	Nombre. 1902.	Augmentation. Nombre.
Voyages par abonnement.	1,231,112	65,107,386	63,876,274
Autres voyages	21,966,511	61,084,004	59,117,493
		-----	-----
Ensemble.	23,197,623	126,191,390	102,993,767

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

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

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

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

	1902.	1901.
En première classe	60,227,906	32,833,218
En deuxième classe	497,285,083	511,078,612
En troisième classe	2,269,208,768	2,202,574,494
Ensemble.	2,826,721,757	2,746,488,324
En plus pour 1902	80,233,433	

Recettes moyennes par voyageur embarqué.

ANNÉES.	PRODUIT MOYEN PAR VOYAGEUR.	ANNÉES.	PRODUIT MOYEN PAR VOYAGEUR	ANNÉES.	PRODUIT MOYEN PAR VOYAGEUR.
	Fr.		Fr.		Fr.
1865	1.37	1878	0.76	1890	0.70
1866	1.13	1879	0.75	1891	0.68
1867	1.19	1880	0.88	1892	0.68
1868	1.19	1881	0.82	1893	0.66
1869	1.18	1882	0.81	1894	0.69
1870	1.14	1883	0.79	1895	0.66
1871	1.12	1884	0.78	1896	0.64
1872	0.93	1885	0.81	1897	0.62
1873	0.87	1886	0.75	1898	0.59
1874	0.84	1887	0.74	1899	0.56
1875	0.84	1888	0.73	1900	0.551
1876	0.80	1889	0.72	1901	0.548
1877	0.78			1902	0.530

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

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

§ 2. — MOUVEMENT DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR LES LIGNES
DE L'ÉTAT, EN 1902.

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

§ 3. — ENSEMBLE DU MOUVEMENT ET DES RECETTES.

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

	MOUVEMENT.				RECETTES.		
	Unité.	1902.	1901.	Différences pour 1902.	1902.	1901.	Différences pour 1902.
Voyageurs	Voyage.	127,109,684	124,464,401	+ 2,655,283	70,083,242 59	68,512,292 93	+ 1,570,949 66
Tickets d'entrée	Coupon.	2,365,131	2,342,091	+ 23,040	236,513 10	234,209 10	+ 2,304 "
Bagages	Quintal.	444,495	453,856	- 9,161	2,009,748 96	2,032,531 36	- 22,782 40
Petites marchandises	Id.	5,498,786	4,837,072	+ 661,714	14,339,972 90	13,766,181 53	+ 573,791 37
Grosses —	Tonne (1).	42,611,819	40,231,838	+ 2,379,981	123,205,423 02	117,035,924 04	+ 6,169,498 98
Finances	—	— (2)	— (2)	—	366,692 57	354,825 50	+ 11,867 07
Équipages	Nombre.	3,011	2,974	+ 37	91,901 76	88,463 04	+ 3,438 72
Chevaux et bestiaux	Expédition.	76,848	77,420	- 572	2,280,400 42	2,187,945 75	+ 92,454 67
Produits extraordinaires*	—	—	—	—	2,669,582 30	3,434,886 62	- 774,304 32
Ensemble					215,274,477 62	207,647,269 87	+ 7,627,217 75
Produits divers					191,169 60	121,297 44	+ 69,872 16
					Total.	297,768,557 31	+ 7,697,089 91

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

	1902.				1901.
	SERVICE intérieur.	SERVICES mixtes.	SERVICES internationaux.	SERVICES réunis.	SERVICES réunis.
	Sommes.	Sommes.	Sommes.	Sommes.	Sommes.
Voyageurs fr.	54,001,069 53	7,126,565 94	8,955,697 12	70,083,242 59	68,512,292 93
Tickets d'entrée dans les stations	236,513 10	"	"	236,513 10	234,209 10
Bagages	850,717 44	65,275 77	1,093,755 75	2,009,748 96	2,032,531 36
Petites marchandises	10,144,148 94	882,944 74	3,312,879 22	14,339,972 90	13,766,181 53
Grosses —	69,063,244 03	11,065,349 74	43,076,829 25	123,205,423 02	117,035,924 04
Finances	298,978 60	16,016 32	51,697 65	366,692 57	354,825 50
Équipages	70,682 44	2,890 16	18,329 16	91,901 76	88,463 04
Chevaux et bestiaux	1,667,130 68	75,144 23	538,125 51	2,280,400 42	2,187,945 75
Produits extraordinaires	2,660,582 30	"	"	2,660,582 30	3,434,886 62
Ensemble fr.	138,993,067 06	19,231,18 6 90	57,047,223 66	215,274,477 62	207,647,269 87
Produits divers fr.				191,169 60	121,297 44
				Total fr.	297,768,557 31

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

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

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

	Services : intérieur,	mixtes,	internationaux.
En 1901, de	66.01	8.94	25.05
Elle est, en 1902, de	64.57	8.95	26.50
Différences pour 1902.	— 1.44	— 0.01	+ 1.45

§ 4. — PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Les produits extraordinaires se répartissent comme suit :

	En 1902.	En 1901.
Garde de bagages. fr.	128,260 07	124,148 10
Loyer des buffets.	155,913 38	154,411 16
Droit d'affichage	56,000 .	24,105 26
Remise à domicile de colis postaux et non postaux .	187,054 50	176,594 25
Amendes pour surcharge	18,355 60	7,809 71
Formalités en douane	520,964 50	527,715 70
Dépôt et magasinage	157,915 70	108,286 60
Retard dans le chargement et le déchargement. . .	500,402 48	405,086 00
Location de locomotives, tenders, matériel, etc. .	2,725 62	40,192 59
— de tapissières.	401 40	1,280 70
Déchargement d'office	84,494 49	87,455 00
Entretien et traction sur raccordements.	527,678 21	554,865 24
Redevances pour usage de quais	5,544 70	5,254 95
Location de terrains, vidanges, etc.	70,976 75	64,851 78
Redevances pour utilisation du matériel de l'État sur des lignes étrangères; usage foncier de stations de l'État par des sociétés	618,776 82	1,424,661 85
Surtaxes non remboursées.	927 25	1,055 00
Recettes diverses et change	284,590 65	197,545 77
Total. . fr.	2,660,582 50	5,454,886 62

§ 5. — PRODUITS DIVERS.

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

	En 1902.	En 1901.
.	191,169 60	121,297 44

(Voir annexe XI.)

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

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

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

	En 1902.	En 1901.
Enfants, électeurs, militaires payants, etc. (1) . . . fr.	1,095,741 93	1,119,006 70
Ouvriers allant travailler hors frontière (1)	152,475 27	79,747 92
Détenus et leurs gardiens (2)	195,980 22	185,462 80
Émigrants	159,635 25	106,718 81
Sociétaires	1,078,500 52	1,055,765 55
Trains de plaisir	187,465 55	200,328 44
Transports mili- taires en débet	Hommes 694,005 84 Chevaux 50,595 10 Bagages et matériel de guerre. 102,460 48	612,590 85 50,450 50 94,141 25
Transports mili- taires soldés par les intéressés	Bagages et mobiliers. 17,568 20 Équipages et chevaux 6,059 00	15,546 95 5,248 00
Chevaux de courses	48,029 70	44,476 70
Transports d'ob- jets et d'approvi- sionnements pour	départements ministériels 19,150 10 armée et prisons. 161,748 10 divers 3,401 10	25,474 00 152,202 27 5,514 50
Ensemble. . fr.	5,952,576 14	5,704,255 04

II — Stations.

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

	1902.	1901.	Différence en 1902.
Stations	750	729	+ 1
Dépendances	54	51	+ 3
Bureaux intérieurs (bureaux de ville et bureaux auxiliaires) (3).	25	24	+ 1
Haltes	217	209	+ 8
Points d'arrêt (4).	258	262	- 4
Ensemble.	1,284	1,275	+ 9

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

(2) Y compris pour 1902, une somme de fr. 109,858 35 et pour 1901, une somme de fr. 106,527, représentant les frais de transport de voitures cellulaires.

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

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

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

	EN PLUS :	EN MOINS :	Différences en 1902.
<i>Station</i> : Bressoux.	1	—	+ 1
<i>Dépendances</i> : Elouges (Gare des Houilles grasses), Schaerbeek (Remise) et Wondelghem (Raccordements) (2)	5	—	+ 3
<i>Bureau intérieur</i> : Termonde (Central)	1	—	+ 1
<i>Haltes</i> : Neerlinter (Village), Destelbergen, Kortekeer, Heirweg, Louise-Marie, Dorinne-Durnal, Appel terre, Munckswalm et Hauchies	9	—	+ 8
<i>Points d'arrêt</i> : Heurne, Huyvelde et Wante	3	—	— 4
		1	+ 8
		7	— 4

Il existe 26 stations et 1 point d'arrêt communs ou d'échange gérés par l'État, ainsi que 26 stations, 1 halte et 1 point d'arrêt communs ou d'échange gérés par d'autres exploitations de chemins de fer.

Des extensions de service ont été réalisées aux stations de Bovigny, Etterbeek et Gouy-lez-Piéton, aux haltes de Bruxelles (rue de la Loi), Neerlinter (village), Yves-Gomezée et Zee-Brugge, ainsi qu'au point d'arrêt de Boussu-Route.

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

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

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

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

§ 1^{er}. — CAMIONNAGE.

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

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

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

par la poste et le port des avis d'arrivée se sont élevées en 1902 à fr. 1,628,947-24 contre fr. 1,575,857-44 en 1901.

Ces dépenses se détaillent comme il suit :

	en 1902.	en 1901.
a) Camionnage (déclarations) . . .	1,385,919 04	1,337,178 54
b) Van Gend (art. 10 de la convention de 1867)	49,000 50	45,931 50
c) Remise à domicile par porteurs à Alost, Bruxelles et Verviers	36,956 57	36,551 62
d) Port à domicile des colis par exprès dans les autres localités et remise des avis d'arrivée	148,054 73	147,918 08
e) Remise à domicile par la poste. .	9,036 60	8,457 70
Fr. .	1,628,947 24	1,575,857 44

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

§ 2. — BUFFETS ET BUVETTES.

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

Les deux entreprises ont été mises en adjudication.

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

* * *

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

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

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

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

L'administration attend les meilleurs résultats de ce régime.

§ 3. — TRAINS DE VOYAGEURS.

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

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

A citer notamment les trains n^{os} 2828 et 2829 entre Bruxelles (Nord) et Courtrai et retour ;

n^{os} 2546, 2547, 2548 et 2549 entre Namur, Charleroy et Mons et vice-versa, en correspondance immédiate à Namur avec des trains directs de ou vers Liège ;

n^{os} 510 et 511 entre Turnhout et Louvain et retour ;

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

Des services de navette ont été organisés :

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

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

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

*
* * *

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

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

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

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

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

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

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

3° Les trains n° 113, partant de Paris pour Amsterdam à midi 40, et 112, (départ d'Anvers [gare centrale] pour Paris à 7 heures 10), ont été accélérés de telle sorte que la durée du parcours du premier a été diminuée de 40 minutes et celle du second, de 20 minutes environ.

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

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

6° Les relations établies entre Paris et Berlin par les trains 127/31 (départ actuel de Paris à 9 heures 50 du soir) et 32/106 (départ de Berlin à midi 35) ont été accélérées : la durée totale du trajet a été réduite de 25 minutes pour le premier de ces trains et de 50 minutes pour le second.

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

*
* *

Depuis le 16 juin, un service de wagon-restaurant a été établi d'une part, entre Esschen et Feignies dans les trains n° 2/138 État belge-n° 122 Nord, et d'autre part, entre Quévy et Esschen, dans les trains n° 113 Nord-145/21 État belge.

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

*
* *

Pendant la saison balnéaire, il a été organisé :

- a) un service de voiture-salon entre Ostende et Lille et retour, dans les trains partant d'Ostende à 10 heures 37 et de Lille à 5 heures 18 du soir ;
- b) un service de wagon-restaurant au départ de Lille pour Ostende, dans le train quittant la première de ces stations à 11 heures 42 et, entre Ostende et Paris, dans le train partant d'Ostende à 16 heures 31 ;
- c) un second service de wagon-restaurant, dans les trains partant de Paris à 7 heures du soir et d'Ostende à 6 heures 42.

* * *

Afin d'éviter un transbordement de voyageurs à Tournai, la voiture-salon qui circulait entre cette station et Bruxelles (Midi) dans le train n° 2594 et entre Bruxelles (Midi) et Tournai dans le train n° 2618, a eu son point de départ et d'arrivée reporté à Lille. Sur le parcours français, cette voiture est considérée comme voiture de 1^{re} classe.

* * *

Un service de wagon-restaurant a été établi, à partir du 1^{er} juillet, entre Ostende et Herbesthal et retour, dans les trains n° 88 à l'aller et 67/65 au retour, partant respectivement d'Ostende à 16 heures 10 et d'Herbesthal à 10 heures 4.

* * *

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

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

* * *

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

§ 4. — TRAINS DE MARCHANDISES.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1° création de nouveaux wagons directs de messageries ;

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

* * *

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

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

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

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

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

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

* * *

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

* * *

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

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

Prescriptions nouvelles concernant :

le chargement des grosses pièces de cylindres ;

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

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

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

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

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

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

§ 6. — TARIF DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES.

a) *Service intérieur.*

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

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

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

Autorisation donnée aux chefs de station :

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

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

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

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

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

Mise en distribution :

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

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

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

b) *Services mixtes.*

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

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

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

c) *Services internationaux.*

Publication :

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

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

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

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

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

§ 7. — TARIFS POUR MARCHANDISES.

Services intérieur et mixtes.

Conditions réglementaires.

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

Classification générale des marchandises.

- 1^{er} janvier. Admission des *noyaux de dattes*, à la 3^e classe.
25 — Classification des *lacets, en coton tissé, pour chaussures*, des *soustraines et des tresses pour robes*, à la 1^{re} classe et aux tarifs spéciaux n^{os} 6 et 7.
10 avril. Déclassement du *borax*, de la 1^{re} à la 2^e classe.
Classification du *chlorure de calcium calciné* (desséché), à la 3^e classe.
Déclassement des *bières en caisses ou en paniers*, de la 1^{re} à la 2^e classe.
10 juin. Extension au service mixte avec le chemin de fer de Gand à Terneuzen, du traitement accordé en service intérieur aux envois de : *billetes en bois, carottes, chanvre, foin, lin en tige, navets et tourteaux*.
16 — Classification des *briques en ciment ou à base de ciment et de chaux*, à la 3^e classe et au tarif spécial n^o 12.
25 septembre. Classification de la *lessive du Génie*, à la 2^e classe et au tarif spécial n^o 8 et admission des *nattes ou paillassons (clais) en paille, joncs ou en roseaux*, à la 3^e classe.
5 décembre. Classification des *graines de lin*, à la 2^e classe et aux tarifs spéciaux n^{os} 8, 18 et 30.

Tarifs spéciaux.

Tarif spécial n^o 13.

- 1^{er} janvier. Extension du tarif aux stations de Docherie et de Muysen.
25 — Extension à la station de Boussu.
25 septembre. Extension à la station de Gouy-lez-Piéton.

Tarif spécial n^o 14.

- 25 septembre. Admission du *feldspath en pierres*.

Tarifs spéciaux n^{os} 21 et 22.

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

Tarif spécial n^o 26.

- 1^{er} janvier. Extension du tarif à la relation Vedrin (Produits chimiques de Vedrin) à Ougrée (Cimenterie de la Société d'Ougrée).
1^{er} août. Extension du tarif aux relations :
1^o entre Racour, d'une part, Huccorgne, Moha, Moha (carrières) et Statte, d'autre part ;
2^o entre Statte, d'une part, et Esemael, Gingelom, Lincent, Neerwinden, Saint-Trond et Waremmes, d'autre part.
5 décembre. Extension du tarif à la relation Hasselt (canal) à Tilleur.

Tarif spécial n° 28.

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

Tarif spécial n° 29.

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

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

Tarif spécial n° 30.

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

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

Tarif spécial n° 43.

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

Tarif spécial n° 49.

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

Tarif spécial n° 53.

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

Tarifs exceptionnels provisoires.

Tarif exceptionnel provisoire n° 6.

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

Tarif exceptionnel provisoire n° 45.

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

Tarif exceptionnel provisoire n° 61.

8 janvier. Création d'un tarif applicable aux transports de *pavés* à effectuer par chargement d'au moins 150,000 kilogrammes, au départ de Lessines et de Lessines (carrières), à destination de Cappellen.

Tarif exceptionnel provisoire n° 62.

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

Tarif exceptionnel provisoire n° 63.

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

Tarif exceptionnel provisoire n° 64.

15 juillet. Création d'un tarif applicable aux transports de *sable* à effectuer de Gand (Port) à Adinkerke-La Panne, par quantité d'au moins 500,000 kilogrammes.

Tarif exceptionnel provisoire n° 65.

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

SERVICES INTERNATIONAUX.

Service belge-néerlandais.

Classification générale des marchandises.

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

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

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

Tarifs spéciaux.

Tarif spécial n° IV.

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

Tarif spécial n° XIII.

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

Tarif spécial n° XXIV.

25 janvier. Admission du *plâtre*.

Tarif spécial n° XXVI.

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

Tarif spécial n° XXVIII.

15 mars. Admission des *briquettes de charbon.*

Tarif exceptionnel provisoire A.

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

Service anglo-belge via Ostende-Tilbury.

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

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

Services belges-allemands et belge-luxembourgeois.

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

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

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

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

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

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

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

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

La classification des marchandises a été complétée comme suit :

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

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

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

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

Service belge-rhénan-westphalien.

Tarif général.

Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.

Tarifs exceptionnels.

- 15 janvier. Extension du tarif exceptionnel n° 16 aux transports de et pour Paliseul.
- 1^{er} avril. Extension des tarifs exceptionnels n° 13 et 14 aux transports d'Isselburg-Anholt et de Herbede vers les ports de mer belges et Terneuzen, et vice-versa.
- 1^{er} octobre. Extension des tarifs exceptionnels n° 13 et 14 aux transports de Braekel près Dortmund, Essen-Segeroth, Kray (Sud) et Niedersessmar vers les ports de mer belges et Terneuzen, et vice-versa. Extension du tarif exceptionnel n° 16 aux transports provenant des stations allemandes précitées et destinés aux stations belges dénommées, et réciproquement.
- 1^{er} novembre. Extension aux envois originaires de Rellinghausen (Nord), du tarif exceptionnel pour le transport des houilles, cokes et briquettes des bassins d'Aix-la-Chapelle et de la Ruhr vers les stations belges.
- Extension aux envois en destination de Primswelier, du tarif exceptionnel pour le transport des houilles, etc., des stations belges et Terneuzen, vers certaines stations de la direction royale de chemin de fer à Sarrebrück.
- 10 — Diminution des taxes applicables aux envois de *lignite et briquettes*, originaires de certaines stations vicinales raccordées aux chemins de fer de l'État prussien.

Tarifs exceptionnels nouveaux.

- 1^{er} octobre. N° 21, pour le transport de *coton brut* et de *déchets de coton*, de Gand (Entrepôt, etc.) transit vers certaines stations allemandes, et vice-versa.
- N° 39, pour le transport de *bière en fûts* par charge complète de wagon, des stations de Dortmund (B. M), (C. M) et (Sud), vers certaines stations belges.

Service belge-allemand.

Tarif général.

- 1^{er} septembre. Extension du tarif aux stations de Kracks et Windelsbleiche.

Tarifs exceptionnels.

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

Service belge-sud-ouest allemand.

Tarif général.

Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.

Tarifs exceptionnels.

Extension de différents tarifs exceptionnels à de nouvelles stations belges et allemandes.

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

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

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

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

Service belge-Prince Henri.

Tarif général.

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

Tarifs exceptionnels

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

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

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

Tarif général.

- 1^{er} octobre. Mise en vigueur de nouveaux tarifs pour le transport des marchandises en général entre les Pays-Bas, d'une part, et :
- 1^o Bâle et Delle (transit);
 - 2^o les chemins de fer du Guillaume-Luxembourg et de l'Alsace-Lorraine;
 - 3^o Bous, Dillingen (Sarre), Sarreguemines, Ullingen et Völklingen, d'autre part.

Service belge-austro-hongrois.

- 1^{er} mai. Mise en vigueur d'un 1^{er} supplément au fascicule A de la 1^{re} partie (règlement).
- 1^{er} mars. Mise en vigueur d'un 1^{er} supplément au fascicule I de la 2^e partie, comprenant notamment un nouveau tarif exceptionnel pour *benzine brute tirée du pétrole* et mise en vigueur d'un 1^{er} supplément au fascicule 5 de la 2^e partie, comportant entre autres, un nouveau tarif exceptionnel applicable aux envois de *volaille et gibier tués* à expédier en grande vitesse.

Service belge-allemand-russe.

- 14 janvier. Mise en vigueur d'un 5^e supplément au fascicule I de la 2^e partie.

Service belge-suisse.

Tarif général.

- 15 février. Publication d'un 2^e supplément au fascicule II (*trafic de transit maritime*) et d'un 1^{er} supplément au fascicule III (*trafic local*).
- 15 octobre. Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour le transport, en petite vitesse, de *pommes* et de *poires fraîches*, par chargement d'au moins 10,000 kilogrammes par wagon ou payant pour ce poids, de la Suisse vers la Belgique.
- 15 janvier. Publication d'un 1^{er} supplément au tarif exceptionnel pour le transport des *houilles, cokes et briquettes de charbon* au départ des stations belges vers la Suisse orientale.
- 15 juin. Publication d'un 1^{er} supplément au Livret-Barèmes pour le transport des *houilles, cokes et briquettes de charbon* au départ des stations belges vers la Suisse centrale et occidentale.

Services belge-italien et italo-anglais.

- 1^{er} avril. Publication d'un nouveau tarif exceptionnel (remplaçant

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

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

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

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

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

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

Service franco-belge-Nord.

Tarif général.

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

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

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

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

Service franco-belge-Est.

Tarif général.

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

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

- 1^{er} décembre. Publication d'un 6^e supplément au fascicule III.
Ces suppléments sont établis en tenant compte des modifications survenues sur les parcours belge et français.
-
- Publication d'un 1^{er} supplément au tarif spécial des houilles, cokes et briquettes de charbon au départ des stations belges.
- Service franco-belge de grande vitesse.*
- 1^{er} janvier. Publication d'un 1^{er} supplément.
20 — — 2^e —
- Service franco-belge-Anzin.*
- 1^{er} novembre. Mise en vigueur d'une nouvelle édition du tarif spécial pour le transport des houilles, cokes et briquettes de charbon au départ des stations belges vers les gares de la compagnie d'Anzin.
- Tarifs combinés avec des services de navigation.*
- 1^{er} avril. Mise en vigueur d'un 1^{er} supplément au tarif combiné avec l'« Ostlandske Lloyd » et la « Gotha », comprenant notamment de nouveaux frets pour le parcours maritime.
- Tarif de l'Union postale universelle.*
- 15 novembre. Publication d'une nouvelle édition du tarif de l'Union postale universelle.
- Recueil des tarifs internationaux applicables aux colis dits « petits paquets ».*
- 1^{er} juillet. Mise en vigueur du 4^e supplément au fascicule I.
25 décembre. id. 5^e id. id.
- Ces deux suppléments apportent des modifications aux taxes applicables sur les parcours étrangers.

IV. — Accidents.

Statistique comparative (1).

Les accidents sont classés en trois catégories :

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

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

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

ANNÉES.	TRAINS DE VOYAGEURS.			TRAINS DE MARCHANDISES.			ENSEMBLE.			Nombre de collisions et déraillements de trains ayant fait des victimes	NOMBRE de PERSONNES tuées.	
	Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par		Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par		Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par			Voyageurs.	Agents.
		kilomètres exploités.	trains-kilomètres		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.			
1893	37	87,8	620,402	70	46,4	248,755	107	30,4	377,269	25	»	1
1894	19	171,6	1,262,063	50	65,2	346,532	69	45,6	598,359	33	»	1
1895	42	77,9	590,723	54	60,6	330,047	96	34,1	441,092	24	19	5
1896	31	106,5	824,804	54	61,1	347,691	85	38,8	521,697	21	1	1
1897	40	82,8	669,602	61	51,8	311,044	104	31,8	448,951	27	»	1
1898	41	90,1	716,101	51	68,4	398,413	95	38,9	535,521	19	»	1
1899	48	83,6	674,161	67	59,9	350,623	115	34,9	485,605	27	23	1
1900	51	79,0	661,280	59	68,3	420,100	110	36,6	531,921	36	»	5
1901	48	(2) 83,7	707,803	57	70,5	442,294	105	38,3	563,670	25	»	2
1902	61	65,9	574,308	62	61,9	431,263	123	32,7	503,182	36	»	2
Moyennes des dix années.	41	92,9	730,126	59	61,7	362,870	100	36,2	501,033	26		

Les 123 collisions et déraillements de trains survenus en 1902 ne représentent qu'un revers pour 505,182 trains-kilomètres, au lieu d'un revers pour 377,269 trains-kilomètres en 1893.

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

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

(2) Chiffre rectifié.

	1882	1883	1884	1885	1886
Nombre de kilomètres exploités (longueur moyenne) *	2,975	3,043	3,100	3,141	3,171
Nombre de voyageurs embarqués (milliers).	47,906	49,658	50,406	51,255	51,638
Nombre de trains-kilomètres. } Voyageurs (—).	17,706	18,697	18,918	17,317	17,947
} Voyageurs et marchandises. (—).	34,933	33,848	33,269	33,225	33,452
Nombre de collisions de trains { de voyageurs	41	23	21	24	9
{ de marchandises	85	64	49	58	42
Ensemble	126	87	70	62	51
Nombre de déraillements de trains { de voyageurs	44	37	39	26	21
{ de marchandises	99	61	42	21	41
Ensemble	143	98	81	50	62
Total général des collisions et déraillements de trains	269	187	151	112	113

Causes des collisions et déraillements. —

Voies.	Rails cassés	D.	1	»	»	»	1
	Défectuosité des appareils spéciaux de la voie	C.	2	1	1	»	»
		D.	14	3	3	2	5
	Défectuosité du tracé de la voie; surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails)	D.	3	2	5	»	»
	Imprudences commises lors des travaux de réparation de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	C.	»	»	2	2	»
D.		1	1	»	»	»	
Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances	D.	7	2	1	1	4	
Matériel roulant.	Attelages rompus ou défauts	C.	4	10	6	2	2
		D.	»	3	»	2	1
	Avaries aux essieux	D.	5	7	7	1	4
		C.	»	2	1	2	»
	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins	C.	»	»	10	2	6
		D.	9	10	»	»	»
	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages, bris de roues	D.	7	14	3	6	9
	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive	D.	1	»	1	»	»
	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes des ressorts de suspension	D.	5	4	2	3	2
		C.	»	»	»	»	»
Autres défectuosités ou avaries au matériel roulant	D.	14	4	3	1	3	
Exécution du service.	Fausse position ou manœuvre intempestive des aiguilles placées dans la voie parcourue par le train ou donnant accès à cette voie.	C.	25	20	12	16	13
		D.	43	19	23	15	14
	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main.	C.	51	22	15	13	22
	Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.	D.	1	»	»	»	»
		C.	6	3	5	7	1
	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement.	D.	»	»	»	»	»
		C.	3	4	»	»	1
	Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train.	D.	5	1	»	»	1
		C.	15	4	4	4	1
	Fautes commises dans les manœuvres de gare : mise en marche de machines sans ordre régulier, inobservation des signaux d'arrêt ou arrêt tardif.	D.	2	»	»	»	»
		C.	2	1	7	2	»
	Trains entrant en gare avec trop de vitesse ou dépassant, pour tout autre motif, leur point de stationnement habituel.	D.	»	»	»	»	»
		C.	12	9	7	12	10
	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement sur une voie convergente	D.	1	1	3	»	»
		C.	50	18	9	8	2
	Autres négligences	C.	19	10	16	18	1
		D.	11	7	5	4	12
	Causes diverses et indéterminées	C.	9	5	7	3	10
		D.	50	23	21	13	5
Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents.	C.	7	4	6	3	1	
	D.	1	»	1	2	5	

C : Collision.
D : Déraillement.

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

1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
3,188 51,064	5,198 37,881	3,207 39,957	3,220 64,229	3,241 67,452	3,247 68,516	3,230 70,970	3,260 71,773	3,270 76,937	3,302 82,677	3,311 91,360	3,693 101,938	4,011 114,838	4,051 123,710	4,030 124,454	4,021 127,110
19,401 33,202	20,778 37,588	21,518 39,033	22,333 39,932	22,950 40,232	22,881 39,934	22,933 40,508	23,960 41,287	24,810 42,633	25,369 44,344	26,781 46,691	29,360 50,874	32,260 55,851	33,726 58,512	33,974 59,185	35,053 61,891
8 40	19 36	13 61	21 59	17 50	14 52	11 34	11 34	13 19	14 27	8 29	19 27	20 32	20 27	18 24	26 31
48	55	74	80	67	66	45	45	32	41	57	46	52	47	42	37
31 35	31 50	19 57	29 63	26 63	30 49	26 36	8 16	29 33	17 27	32 33	22 27	28 33	31 32	30 33	33 31
66	81	76	94	91	79	62	24	64	44	67	49	63	63	63	66
114	156	150	174	158	143	107	69	96	83	104	95	115	110	103	123

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

2	1	1	1	1	2	5	2	2	1	2	1	2	1	2	1
1	3	1	6	2	"	"	"	2	2	1	"	"	1	"	1
2	2	"	"	"	2	1	"	2	"	"	"	"	"	"	"
1	"	1	1	"	"	"	1	3	1	2	2	"	1	1	1
1	3	2	5	1	4	1	1	5	1	2	"	"	1	1	6
7	6	5	3	2	3	8	4	2	3	5	2	2	5	3	6
2	1	2	1	4	5	1	"	1	1	"	"	"	"	"	"
5	6	7	5	5	7	12	3	4	3	8	7	9	9	9	9
1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1	2	3	6	4	7	4	"	2	5	2	2	1	2	1	2
15	8	6	13	16	2	10	3	13	5	8	4	15	6	8	12
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1	1	1	2	2	3	1	1	"	"	1	1	2	1	1	5
"	"	"	1	"	1	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"
2	"	2	5	4	4	4	2	1	1	1	3	4	2	4	"
8	9	25	17	18	22	9	9	6	5	2	9	3	15	8	12
16	20	26	26	28	33	21	7	13	13	18	12	14	13	14	20
9	12	7	24	11	19	17	14	14	15	9	13	15	9	16	21
3	1	"	5	"	1	"	5	"	"	1	2	"	1	"	9
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	2	"	2	"	2	3	"	3	"	1	"	1	"	2
5	12	10	6	14	10	5	1	1	1	5	1	"	1	"	1
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
2	4	3	6	3	"	3	"	3	1	3	8	6	3	4	9
"	"	"	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	1	1	"
7	2	9	7	3	2	1	3	3	3	1	3	4	2	1	2
"	"	"	1	"	"	"	"	3	"	"	"	"	4	1	1
8	8	7	16	10	18	5	6	"	4	4	"	2	"	2	3
15	14	14	19	11	11	3	4	3	1	3	4	2	3	1	9
3	3	9	9	4	7	1	2	2	1	3	"	2	1	2	1
2	2	3	6	1	"	1	"	2	3	"	2	3	2	4	2
22	33	16	25	18	3	4	3	10	7	19	18	17	22	19	12
6	3	11	12	8	9	3	"	3	2	8	3	15	1	3	11
4	6	4	5	10	4	"	"	3	"	2	2	"	1	"	6

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

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

Des 125 collisions et déraillements de trains constatés en 1902, 56 ont fait des victimes, savoir (annexe XLI) :

		1902.	1901.	
Voyageurs . . .	{	Tués	»	»
		Blessés	51	14
		Contusionnés	83	36
		Totaux. . .	114	50
.				
Agents du chemin de fer	{	Tués	2	2
		Blessés	14	11
		Contusionnés	43	27
		Totaux. . .	61	40
Ensemble. . .		175	90	

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

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

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

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

	1902.	1901.
Tuées	25	25
Blessées.	54	25
Contusionnées.	17	52
Totaux. . .	96	82

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

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

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

	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
Dans les stations . . .	18	12	11	17	18	14	18	18	20	9
Dans les ateliers . . .	»	5	»	1	»	2	1	1	»	»
En accrochant des véhicules	2	»	5	4	2	1	6	1	5	1
En décrochant des véhicules	»	»	1	1	1	2	1	»	5	»
Gardes-barrières . . .	7	2	»	4	5	4	1	5	5	2
Gardes-route	1	2	6	1	5	5	5	5	2	1
Gardes chargés du contrôle des coupons, tombés ou atteints . .	1	»	2	»	»	»	1	1	2	2
Autres agents de trains: chefs-gardes, gardes-bagages, machinistes, chauffeurs, etc., tombés ou atteints . . .	1	4	4	5	7	1	5	5	5	1
Agents atteints en dehors de tout service.	11	6	8	7	6	6	9	10	6	7
En réparant les voies et les bâtiments	4	6	1	7	2	9	5	2	1	8
Agents d'autres administrations	2	»	4	4	1	»	2	»	1	»
Ensemble des tués . .	47	55	40	51	45	42	50	46	46	31

Résumé pour 1902.

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

	Tués.	Blessés.	Conlusionnés.	TOTAL.
Voyageurs atteints . . .	»	dans les collisions et déraillements de trains		114
		par leur imprudence, par la faute des agents de l'administration ou par suite de défauts d'installations ou de défauts au matériel		182
Employés et ouvriers du chemin de fer atteints	2	dans les collisions et déraillements de trains		61
		dans les stations, ateliers ou sur la voie par leur imprudence, défaut de précaution, manquement aux instructions, par suite de causes qu'aucune mesure ne pourrait guère prévenir, défaut d'installation d'outillage ou de défauts au matériel		890
Personnes atteintes en circulant le long de la voie ou en traversant les passages à niveau, etc., par suite d'infractions au règlement sur la police des chemins de fer ou par la faute des agents de l'administration	25	51	17	96
Ivresse, folie et suicide	55	1	»	54
Ensemble pour l'année 1902 . . .	97	408	872	1,377

Pour les années antérieures, voir l'annexe XLIII.

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

ANNÉES.	NOMBRE DES PERSONNES (1)				NOMBRE DE TRAINS-KILOMÈTRES POUR UNE PERSONNE			
	tuées.	blessées.	contusionnées.	Ensemble.	tuée.	blessée.	contusionnée.	atteinte, en général.
1893	77	615	298	990	524,257	65,639	135,462	40,776
1894	72	667	271	1,030	575,427	60,097	152,350	40,084
1895	96	918	236	1,280	444,092	44,971	180,618	33,307
1896	84	903	400	1,387	527,908	49,713	110,661	31,971
1897	79	892	319	1,290	591,024	52,344	146,366	36,194
1898	72	723	413	1,208	706,589	70,366	123,183	42,115
1899	118	587	1,146	1,851	473,317	95,147	48,736	30,174
1900	89	418	1,264	1,771	657,435	139,980	46,291	33,039
1901	80	266	970	1,316	739,816	222,501	61,016	44,974
1902	64	407	672	1,343	967,053	152,067	70,976	46,084
Moyenne pour 10 années.	83	614	618	1,315	620,492	95,283	107,589	37,872

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

§ 4. — PERSONNES TUÉES DEPUIS 1855.

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

Quant aux tués dans les gares ou en pleine voie, par suite de leur inattention ou de leur imprudence, etc., on compte 222 voyageurs et 2,564 agents de l'administration (1).

En dehors des voyageurs et des agents du chemin de fer, 1,349 personnes ont été tuées en traversant les passages à niveau, en circulant le long de la voie et sur les quais où se font les manœuvres, etc. ; 813 autres, par suite d'ivresse, folie et suicide (1).

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

V. — Contraventions.

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

Circulation illégale sur les voies ferrées et entraves apportées à la circulation des trains.	149
Plantations, dépôts, constructions, etc., dans les zones asservies du chemin de fer.	5
FausseS déclarations sur l'espèce, le poids, la quantité, l'origine ou la destination des marchandises expédiées	50
Contraventions diverses non comprises dans les trois catégories indiquées ci-dessus	58
Voyageurs dépourvus de billets réguliers	226
Voyageurs ayant sauté sur un train en marche ou ayant descendu du train avant l'arrêt, ou du côté opposé au quai de débarquement	121
Voyageurs ayant pris place dans les voitures dont l'accès leur est interdit.	10
Voyageurs ayant commis d'autres contraventions relatives à la police des trains de voyageurs	404
Total.	1,003

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



(60)

2° SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

Situation des lignes en exploitation.

§ 1^{er}. — LONGUEUR DES LIGNES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1902 (1).

MÈTRES COURANTS.			
	SECTIONS belges.	Prolongements sur territoire étranger.	Ensemble.
Chimay.	59,868	•	59,868
Flandre Occidentale	163,970	44,722	178,692
Gand à Terneuzen	26,488	14,590	41,078
Hasselt à Maeseyck.	40,567	•	40,567
Malines à Terneuzen	43,900	23,586	67,486
Nord-Belge	165,626	3,400	169,026
Taviers à Embresin (*)	9,433	•	9,433
Termonde à Saint-Nicolas.	21,146	•	21,146
Longueur totale exploitée (1) (voir annexe XLVI)	530,998	56,298	587,296

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

(*) Chemin de fer d'intérêt local.

Le réseau des compagnies comprenait au 31 décembre 1902 :

	Sections belges.		Prolongements sur territoire étranger.		Réseau entier.	
	Mètres.	P. %.	Mètres.	P. %.	Mètres.	P. %.
1 ^o Parties affectées au transport des voyageurs et des marchan- dises	528,957	99.62	56,298	100	585,255	99.65
2 ^o Parties utilisées au trafic des marchandises seulement . .	2,044	0.38	"	"	2,044	0.35
Totaux . . .	<u>530,998</u>	100	<u>56,298</u>	100	<u>587,296</u>	100

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

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

§ 2. — DÉVELOPPEMENT DES VOIES FERRÉES.

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

		Longueur en mètres.	
		En 1902	En 1901.
Voies principales. {	Sections belges	669,177	669,177
	Prolongements sur territoire étranger. .	56,298	56,298
	Ensemble.	<u>725,475</u>	<u>725,475</u>
Voies accessoires, de garage, de service, etc.		285,230	282,605
Totaux.		<u>1,010,705</u>	<u>1,008,078</u>

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

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

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

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

	SUR les sections belges.		SUR les sections étrangères.		Ensemble.		
	1902	1901	1902	1901	1902	1901	Différences pour 1902.
Stations	121	121	45	45	136	136	»
Haltes	49	49	»	»	19	49	»
Points d'arrêt.	55	55	1	1	56	56	»
Totaux.	195	195	16	46	241	211	»

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

§ 4. — GARES PRIVÉES ET RACCORDEMENTS INDUSTRIELS.

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

Elle peut se résumer comme il suit :

	1902	1901	Différences pour 1902.
Établissements raccordés aux chemins de fer en pleine voie (gares privées) . .	35	35	»
Établissements reliés aux stations des compagnies	80	(2) 78	+ 2
Totaux.	145	(2) 113	+ 2

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

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

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

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

(2) Chiffre rectifié.

II.

Situation du matériel roulant.

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

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

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

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

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

⁽¹⁾ Y compris les voitures à vapeur.

⁽²⁾ Non compris les voitures à vapeur.

III.

Parcours des trains.

L'annexe XLVII montre, par compagnie et par nature d'emploi, le parcours kilométrique effectué, en 1902, par les trains des chemins de fer concédés.

Elle peut se résumer comme il suit :

PARCOURS KILOMÉTRIQUE EFFECTUÉ				
SUR LES LIGNES			Ensemble.	
exploitées par les compagnies.	aboutissantes ou étrangères.			
Trains de voyageurs	En 1902. . .	3,530,503	44,718	3,575,221
	En 1901. . .	3,530,691	44,784	3,575,472
	Différences pour 1902. . .	— 488	— 63	— 234
Trains de marchandises	En 1902. . .	4,854,442	43,673	4,898,115
	En 1901. . .	4,799,333	43,525	4,842,858
	Différences pour 1902. . .	+ 51,809	+ 148	+ 51,957
Trains mixtes.	En 1902. . .	546,299	27,740	574,039
	En 1901. . .	557,783	27,740	585,523
	Différences pour 1902. . .	— 11,484	»	— 11,484
TOTAUX.	En 1902. . .	5,927,944	56,131	5,984,075
	En 1901. . .	5,887,807	56,046	5,943,853
	Différences pour 1902. . .	+ 40,137	+ 85	+ 40,222

IV.

Mouvement et recette des transports ⁽¹⁾.

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

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

§ 1^{er}. — VOYAGEURS.

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

	MOUVEMENT.			RECETTE.			PRODUIT MOYEN par voyageur.		
	1902.	1901.	Différences pour 1902.	1902.	1901.	Différences pour 1902.	1902.	1901.	Différences pour 1902.
1 ^{re} classe	358,361	377,610	- 19,249	737,085	706,843	+ 30,242	2.057	1.872	+ 0.185
2 ^e —	1,891,143	1,934,861	- 43,718	1,932,773	1,912,466	+ 20,307	1.022	0.968	+ 0.034
3 ^e —	13,131,712	13,028,704	+ 103,008	5,065,978	5,022,177	+ 43,801	0.386	0.385	+ 0.001
Ensemble.	15,381,216	15,341,175	+ 40,041	7,735,836	7,641,486	+ 94,350	0.503	0.498	+ 0.005

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

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

Quant aux recettes provenant du transport des voyageurs, elles se sont accrues, en 1902, sur quatre lignes, principalement sur celles de la Flandre Occidentale (39,246 francs *en plus*) et sur le Nord-belge (37,918 francs). Une diminution de ces recettes s'est produite sur les quatre autres chemins de fer concédés, notamment sur la ligne de Chimay (10,461 francs *en moins*).

(1) Tous les chiffres mentionnés dans ce chapitre et dans ceux qui le suivent, se rapportent non seulement aux lignes concédées exploitées en Belgique, mais à leurs compléments, d'une étendue de 56,298 mètres en 1902 et en 1901, établis sur territoire étranger. Faute de comptabilités distinctes, les moyennes ont dû être calculées sur l'ensemble de l'exploitation.

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

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

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

	Mouvement.		Recette.	
	En 1902.	En 1901.	En 1902.	En 1901.
1 ^{re} classe.	2.35 %	2.46 %	9.55 %	9.25 %
2 ^e —	12.30 %	12.61 %	24.98 %	23.03 %
3 ^e —	85.37 %	84.95 %	65.49 %	65.72 %
	100. »	100. »	100. »	100. »

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

§ 2. — BAGAGES.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.				
		1902.	1901.	Différences pour 1902.	1902.	1901.	Différence pour 1902.		
Transports	{	taxes au minimum (colis) .	31,492	29,119	+ 2,373	}	315,340	309,696	+ 5,644
	— au poids (quintaux) .	418,857	417,163	+ 1,694					

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

§ 3. — PETITES MARCHANDISES.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1902.	1901.	Différences pour 1902.	1902.	1901.	Différence pour 1902.
Envois	taxés au minimum (colis). . .	170,607	265,459	— 94,852	1,437,809	1,366,352	+ 71,457
	— au poids (quintaux). . .	814,072	788,005	+ 26,067			

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

§ 4. — GROSSES MARCHANDISES.

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

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

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

En 1902, il y a eu accroissement de produits, principalement sur le Nord-belge (300,598 francs *en plus*), puis sur les railways de la Flandre Occidentale (97,745 francs) et de Chimay (37,097 francs); mais, par contre, il a été constaté une réduction de recettes sur les chemins de fer de Malines à Terneuzen (128,149 francs *en moins*), de Gand à Terneuzen (55,682 francs) et de Tavier à Embresin (6,687 francs).

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

§ 5. — FINANCES.

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

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

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

§ 6. — ÉQUIPAGES.

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

	MOUVEMENT.			RECETTE.			
	1902.	1901.	Différences pour 1902	1902.	1901.	Différences pour 1902	
Équipages {	transportés à grande vitesse	14	146	— 132	1,319	2,425	— 1,076
	— à petite —	2,196	2,077	+ 119	15,192	14,442	+ 750
Ensemble	2,210	2,223	— 13	16,511	16,867	— 326	

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

§ 7. — CHEVAUX ET BESTIAUX.

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

	MOUVEMENT.			RECETTE.				
	1902.	1901.	Différences pour 1902	1902.	1901.	Différences pour 1902		
Transports effectués (1) {	à grande vitesse {	taxés par envoi (expéditions)	233	247	— 14	3,788	3,992	— 204
		— par tête (animaux)	"	"	"			
	à petite vitesse {	taxés par envoi (expéditions)	5,892	6,090	— 198	108,148	110,275	— 2,127
		— par tête (animaux)	13,965	14,352	— 387			
Ensemble : Transports {	taxés par envoi (expéditions)	6,125	6,337	— 212	111,936	114,267	— 2,311	
— par tête (animaux)	13,965	14,352	— 387					

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

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

§ 8. — PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

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

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

§ 9. — RÉCAPITULATION DES RECETTES.

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

	En 1902.	En 1901.	Différences pour 1902.	
Voyageurs fr.	7,735,836	7,641,486	+	94,350
Bagages	515,340	509,696	+	5,644
Marchandises	petites	1,437,809	+	71,457
	grosses	14,786,603	+	270,798
Finances	28,858	27,273	+	1,585
Équipages	16,541	16,867	—	326
Chevaux et bestiaux	111,936	114,267	—	2,331
Ensemble fr.	24,432,923	23,991,748	+	441,175
Produits extraordinaires	2,426,815	2,393,639	+	33,176
Totaux fr.	26,859,738	26,385,387	+	474,351

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

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

	MONTANT TOTAL DES RECETTES.		Différences pour 1902.	
	EN 1902.	EN 1901.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Chimay	682,847	655,890	+	26,957
Flandre Occidentale	5,946,794	5,827,138	+	119,656
Gand-Terneuzen	729,586	776,142	—	47,056
Hasselt-Maeseyck	226,975	217,751	+	9,244
Malines-Terneuzen	1,601,515	1,659,757	—	58,222
Nord Belge	19,344,481	18,957,755	+	406,726
Taviers-Embresin	45,542	50,391	—	7,049
Termonde-Saint-Nicolas	284,593	280,283	+	4,110
TOTAUX	26,859,738	26,385,387	+	474,351

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

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

Proportionnellement, la progression des produits de toute nature, en 1902, a été la plus sensible sur les railways de Hasselt à Maeseyck (4.25 p. c. *en plus*), de Chimay (4.11 p. c.) et de la Flandre occidentale (5.15 p. c.), tandis que la diminution a été la plus forte pour les lignes de Tavier à Embresin (13.99 p. c. *en moins*) et de Gand à Terneuzen (6.06 p. c.).

* * *

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

	En 1902.		En 1901.	
Voyageurs	28.80	}	28.96	}
Bagages.	1.17		1.17	
Marchandises {	petites. 5.35		5.18	
	grosses. 55.05		55.02	
Finances	0.11		0.10	
Équipages	0.06		0.07	
Chevaux et bestiaux	0.42		0.45	
Produits extraordinaires.	9.04	9.07		

V.

Dépenses d'exploitation.

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

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

	MONTANT TOTAL DES DÉPENSES.		DIFFÉRENCES POUR 1902.	
	EN 1902.	EN 1901.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Chimay	663,110	508,362	+ 144,748	+ 28.47
Flandre Occidentale.	2,367,413	2,375,751	— 8,338	— 0.35
Gand-Terneuzen	458,882	472,674	— 13,792	— 2.92
Hasselt-Maeseyck	220,094	209,832	+ 10,262	+ 4.89
Malines-Terneuzen	889,831	975,139	— 85,308	— 8.75
Nord-Belge.	7,386,445	7,208,824	+ 177,621	+ 2.46
Tavier-Embresin	30,319	33,804	— 3,485	— 10.31
Termonde-Saint-Nicolas.	158,762	144,943	+ 13,819	+ 9.53
TOTAUX.	12,164,826	11,929,329	+ 235,497	+ 1.97

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

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

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

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

VI.

Produits nets de l'exploitation.

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

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

	MONTANT TOTAL DES RECETTES NETTES.		DIFFÉRENCES POUR 1902.	
	En 1902.	En 1901.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs	Francs.	Francs.	P. %.
Chimay	29,757	147,528	— 117,791	— 79.84
Flandre Occidentale.	1,579,581	1,451,407	+ 127,974	+ 8.82
Gand-Terneuzen	270,504	305,768	— 35,264	— 10.93
Hasselt-Maeseyck	6,884	7,899	— 1,018	— 12.89
Malines-Terneuzen	711,684	664,598	+ 47,086	+ 7.08
Nord-Belge.	11,958,069	11,728,929	+ 229,140	+ 1.95
Tavers-Embresin	15,025	16,587	— 5,564	— 21.49
Termonde-Saint-Nicolas	125,655	135,542	— 9,709	— 7.17
TOTAUX	14,694,912	14,436,058	+ 258,854	+ 1.65

Les bénéfices obtenus en 1902 ont augmenté, par rapport au rendement net de l'exploitation en 1901, sur les trois chemins de fer ci-après : Nord-belge (229,140 francs *en plus*), Flandre Occidentale (127,974 francs) et Malines à Terneuzen (47,086 francs), tandis qu'ils ont baissé sur les cinq autres lignes concédées, particulièrement sur celles de Chimay (117,791 francs *en moins*) et de Gand à Terneuzen (35,264 francs), puis sur celles de Termonde à Saint-Nicolas (9,709 francs), de Tavers à Embresin (5,564 francs) et de Hasselt à Maeseyck (1,018 francs).

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

VII.

Coefficients de l'exploitation.

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

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

	COEFFICIENTS DE L'EXPLOITATION.		DIFFÉRENCE POUR 1902.	
	En 1902.	En 1901.	En plus.	En moins.
	P. C.	P. C.	P. C.	P. C.
Chimay	95.64	77.50	18.14	»
Flandre Occidentale.	59.98	62.07	»	2.09
Gand-Terneuzen	62.91	60.88	2.03	»
Hasselt-Maeseyck	96.97	96.37	0.60	»
Malines-Terneuzen	55.56	59.47	»	3.91
Nord-Belge.	58.18	58.07	0.11	»
Tavers-Embresin	69.95	67.08	2.87	»
Termonde-Saint-Nicolas	55.82	51.71	4.11	»
Réseaux réunis.	45.29	45.21	0.08	»

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

VIII.

Résultats généraux de l'exploitation.

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

	En 1902.	En 1901.	Différences pour 1902.
Longueur kilométrique <i>moyenne</i> exploitée	587km.296	587km.296	»
Parcours kilométrique des trains (voir annexe XLVII)	<u>5.984,075km</u>	<u>5.945.853km</u>	+ <u>40,222km</u>
Recettes brutes (voir annexe XLVIII) . . fr.	26,859,758	26,585,587	+ 474,551
Dépenses d'exploitation (—)	<u>12,164,826</u>	<u>11,929,529</u>	+ <u>255,497</u>
Recettes nettes (—) . . fr.	14,694,912	14,456,058	+ 258,854
Rapport proportionnel des dépenses d'explo- itation au total général des recettes.	45.29 p. %	45.21 p. %	+ 0.08 p. %.

Par unité de travail, ces résultats donnent, en 1902, pour chacune des Compagnies exploitantes et pour l'ensemble de leurs lignes, les chiffres suivants :

	PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ :			PAR TRAIN-KILOMÈTRE :		
	Recette.	Dépense.	Bénéfice.	Recette.	Dépense.	Bénéfice.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Chimay	44,406	40,909	497	2.2510	2.4530	0.0980
Flandre Occidentale	22,087	13,249	8,838	2.6305	4.5779	4.0526
Gand à Terneuzen	17,756	11,474	6,585	3.2327	2.0338	4.1989
Hasselt à Maeseyck	5,595	5,425	470	4.8843	4.8272	0.0571
Malines à Terneuzen	23,731	13,486	10,546	3.4474	4.7486	4.3985
Nord-Belge	144,447	43,700	70,747	6.4406	2.3332	3.7774
Taviers à Embresin	4,595	3,244	4,381	4.0836	0.7580	0.3256
Termonde à Saint-Nicolas	13,449	7,508	5,944	2.3768	4.3268	4.0500
Pour l'ensemble des lignes. {						
En 1902	45,734	20,713	25,021	4.4885	2.0329	2.4556
En 1901	44,927	20,312	24,615	4.4391	2.0070	2.4321
Augmentation pour 1902	807	401	406	0.0494	0.0259	0.0235

IX.

Personnel.

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

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

	En 1902.	En 1901.	En plus pour 1902.
Fonctionnaires et employés de tous grades.	1,338	1,354	4
Agents divers et ouvriers	<u>4,555</u>	<u>4,281</u>	<u>74</u>
Totaux.	<u>5,693</u>	<u>5,615</u>	<u>78</u>

X.

Accidents.

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

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

XI.

Contraventions.

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

	En 1902.	En 1901.
Circulation illégale sur les voies ferrées et dans les stations	23	58
Entraves apportées à la circulation des trains	7	47
Abandon d'attelages dans les stations ou dans les dépendances des railways	5	»
Plantation d'arbres ou érection d'établissements prohibés dans la zone asservie des chemins de fer	»	4
Voyageurs dépourvus de billets ou munis de coupons irréguliers	54	40
Voyageurs descendus des trains en marche ou du côté opposé à celui qui est indiqué par l'administration	15	40
Voyageurs ayant fumé dans les voitures non réservées à cet usage	5	4
Faussees déclarations sur l'espèce, le poids ou la quantité des marchandises expédiées	1	4
Totaux.	88	408

Diminution pour 1902. 20

XII.

Améliorations et innovations.

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

CHIMAY.

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

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

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

Construction d'une citerne à la maison de garde du P. N. n° 44.

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

FIANDRE OCCIDENTALE.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Établissement à proximité du passage à niveau n° 55 à Menin d'un disque d'arrêt à 2 faces rouges enlencché avec les barrières roulantes de ce passage à niveau.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

GAND A TERNEUZEN.

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

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

Mise à double voie entre Terneuzen et Sluyskil.

Agrandissement et reconstruction de plusieurs bâtiments de gare.

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

HASSELT A MAESEYCK.

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

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

Remplacement de 4 barrières à lisses.

Améliorations diverses à la maisonnette n° 20.

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

Réparations importantes aux signaux à distance.

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

Achat d'une grue de chargement.

Réparation de 5 voitures à voyageurs.

MALINES A TERNEUZEN.

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

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

Agrandissement de 5 maisonnettes de garde.

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

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

Aménagement du bureau des recettes d'Axel.

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

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

Réfection de la remise aux locomotives à Terneuzen.

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

Reconstruction du pont de chemin de fer à Terneuzen.

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

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

Construction d'un truck automobile.

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

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

NORD-BELGE.

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

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

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

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

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

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

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

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

Création : 1^o d'un train direct aller et retour de Liège à Mons par Namur et Charleroy, d'accord avec l'État belge, en vue d'améliorer les relations entre les quatre bassins houillers belges; — 2^o du train n° 62 entre Liège-Guillemins et Flémalle, en correspondance à cette dernière gare avec le train-tramway n° 60 pour Statte; — 3^o du train-tramway n° 55 partant les dimanches et les jours de fête, de Flémalle pour Liège-Guillemins, en correspondance, à Flémalle, avec le train-tramway n° 51 de Namur à Liège-Longdoz; — 4^o du train-tramway n° 1555 entre Frameries et Mons; — 5^o du train-tramway n° 1556 entre Frameries et Quévy.

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

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

Services électriques.

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

Contrôle électrique de signaux à Tilleur.

Contrôle de l'aiguille n^o 17 à Longdoz.

Contrôle d'aiguilles et de signaux à Ougrée.

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

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

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

Service de l'éclairage.

Ougrée. — Éclairage des quais par des lampes Washington.

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

Service du petit matériel.

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

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

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

Service de la signalisation et des enclenchements.

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

Déplacement du block-système à Ougrée.

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

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

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

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

Service de la traction et du matériel.

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

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

Installation d'un abri toiture à 4 machines.

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

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

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

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

18 voitures de 5^e classe à six compartiments et 4 voitures de 5^e classe à guérite, avec frein Westinghouse, intercommunication pneumatique et chauffage par termo-siphon, 8 fourgons à bagages à miroirs, avec frein à vis, frein Westinghouse et intercommunication pneumatique, ont été construits en remplacement d'ancien matériel dont la démolition est décidée.

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

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

Un fourgon à bagage a été transformé en wagon de secours pour le dépôt de Namur; il a été muni de deux lampes Wells n^o 5.

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

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

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

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

Service des voies et travaux.

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

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

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

Seraing. — Allongement du quai à voyageurs de gauche.

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

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

Flémalle-Grande. — Allongement des quais à voyageurs.

- Ampsin.* — Amélioration des installations du service local.
- Huy.* — Établissement d'un pavage céramique sur la partie du quai principal situé au-delà du passage supérieur vers Namur.
- Java.* — Construction d'un four à cuire le pain et d'un cabinet d'aisance.
- Andenne.* — Construction d'une buanderie pour le chef de gare.
- Allongement du quai à bestiaux et installation d'un dispositif de traction pour le transbordement des véhicules.
- Allongement des quais à voyageurs.
- Sclaigneaux.* — Déplacement vers Liège du raccordement de l'usine à plomb de la Société Dumont et frères.
- Relevage des voies principales, reconstruction et élargissement du passage inférieur de l'usine à zinc de la même société.
- Dave.* — Allongement du quai à voyageurs de gauche.
- Tailfer.* — Construction d'une buanderie et d'un magasin.
- Allongement du quai à voyageurs.
- Lustin.* — Allongement du quai à voyageurs de gauche.
- Yvoir.* — Allongement des ailes du bâtiment des voyageurs et construction d'une lampisterie isolée.
- Construction d'un logement pour le chef de district.
- Houx.* — Reconstruction avec mise à double voie du tablier métallique du pont sur la Meuse.
- Dinant.* — Installation d'une voie de ceinture avec nouveau levier à la cabine 1.
- Remplacement par un pavage, de l'empierrement de la cour aux marchandises.
- Remplacement de deux plaques tournantes de 4^m.20 par d'autres de 4^m.80 de diamètre.
- Waulsort.* — Agrandissement du bâtiment principal et installation d'une consigne.
- Hastière.* — Allongement du quai à voyageurs de droite.
- Construction d'un logement pour le chef de district.
- Kil. 0 à 106⁹⁶⁵.* Substitution de rails 45 kilogrammes aux rails 50 kilogrammes existant sur 9,566 mètres.
- Allongement du passage inférieur en maçonnerie de 4^m.45 d'ouverture sur la rue Garde-Dieu à Angleur, par un tablier métallique de 7 mètres d'ouverture.
- Agrandissement des maisons de gardes, construction de fours à cuire le pain et de cabinets d'aisance aux passages à niveau n° 56, 66, 90 et 105.
- Construction d'une maison de garde au passage à niveau n° 92.
- Construction d'un puits avec pompe au passage à niveau n° 106.
- Remplacement par des barrières roulantes en fer des barrières à lisses des passages à niveau n°s 5, 7, 16, 27, 83, 90 et 108.
- Allongement des quais à voyageurs des points d'arrêt de Renory, Béguines, Route de Montegnée, Rue du Chêne Profondeville.
- Remplacement des chapes et des parapets du pont sur la Meuse au Val-Saint-Lambert.

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

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

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

Thuin. — Amélioration du tracé des voies principales.

Aménagement d'une buanderie pour le chef de gare.

Raccordement des carrières de M. Masson.

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

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

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

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

Amélioration du logement du chauffeur de l'usine hydraulique.

Agrandissement des maisons de gardes des passages à niveau n^{os} 101 et 110 de la ligne de Mons-Hautmont.

TAVIERS A EMBRESIN.

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

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

Remplacement de deux wagons ouverts à marchandises par deux nouveaux.

TERMONDE A SAINT-NICOLAS.

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

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

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

Remplacement de 1,826 billes en chêne.

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

Construction d'un nouveau réduit en bois aux barrières n^{os} 5, 9 et 10.

Placement d'une barrière à bascule à la barrière n^o 1.

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

Saint-Nicolas. — Restauration du bâtiment de la station et dépendances. Clôture en vieilles billes goudronnées depuis la rampe jusqu'au sémaphore de la voie du raccordement vers la rue de Plaisance.

Ballastage de toute la station.

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

Améliorations apportées au pavage de la cour aux marchandises.

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

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

Waesmunster. — Réparations à la clôture de la station.

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

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

Sombeke. — Consolidation et prolongement du quai à voyageurs.

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

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

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

Amélioration du chemin conduisant à la station.

Construction d'un réduit en bois.

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

ANNEXES
DE LA PARTIE A.

ACTIF.

N° I. — BILAN. — Situation générale depuis

		SOMMES TOTALES.
Capitaux utiles de premier établissement appliqués	à la construction et au rachat des lignes, des bâtiments, matériel fixe, etc., etc., ainsi qu'aux travaux de parachèvement	1,534,944,397 86
	à l'acquisition du matériel de traction et de transport, outillage des ateliers, etc., pour l'ensemble du réseau	395,260,630 37
	au rachat du matériel des compagnies	90,805,929 61
		486,156,559 98
Dépenses de parachèvement imputées sur les budgets de l'exploitation (*)		11,090,438 79
Approvisionnements en dépôt (ann. XXI et XXXII)		45,162,405 74
Recettes brutes de l'exploitation (ann. XII)		4,995,556,625 15
Produits divers encaissés par l'administration des domaines pour le compte du chemin de fer (ann. XI)		5,822,725 77
		4,999,579,346 92
Intérêts en compte-courant de l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation et intérêts des soldes actifs accumulés		217,485,712 12
Ensemble (*) . . . fr.		7,314,218,839 41

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

(2) En défalquant de l'actif et du passif les intérêts réciproques s'élevant (actif fr. 217,485,712 12 — passif fr. 7,764,577 37) fr. 209,721,534 75, le bilan se clôture au montant total de fr. 7,104,497,524.66

l'origine jusque fin 1902.

PASSIF.

	SOMMES TOTALES.
Dotation dont le Trésor a disposé pour l'amortissement, de l'origine de l'exploitation à fin 1902. . .	120,144,060 75
Reste à amortir (ann. II et VII).	1,911,956,897 11
<i>Capital utile, non compris l'amortissement indirect (1) fr.</i>	<i>2,041,400,957 84</i>
Intérêts et amortissement (ann. VII et VIII)	1,075,887,505 84
Parts des recettes attribuées aux sociétés dont l'État exploite les lignes 219,505.078 96	
Sommes bonifiées aux compagnies concessionnaires en exécution d'un arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles, du 26 avril 1885, pour transports en service ayant transité par leurs lignes avant 1885 (2). 1,639,518 57	255,565,556 56
Redevance ou loyer pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière. 12,622,958 85	
Dépenses d'exploitation (annexe VIII)	2,066,400,988 66
Intérêts : des soldes passifs accumulés, des avances faites par le Trésor pour le renouvellement de rails ainsi que des loyers et des parts de recettes versés aux compagnies dont l'État exploite les lignes.	7,764,577 57
Total du passif. fr.	6,922,719,564 07
Parachèvement sur compte d'exploitation. 11,090,458 79	
Approvisionnements en réserve dans les dépôts 45,162,405 74	181,778,160 59
Soldes actifs accumulés { en caisse, fin 1902. 125,523,518 06	
(an. VIII et IX) { intérêts réciproques (3) 209,721,554 75	391,499,495 54
Ensemble	7,314,218,839 41

(1) Si l'on en déduit l'amortissement de fin 1901 (fr. 120,747,596.91), le *capital utile* soumis aux charges en 1902 est de fr. 1,920,555.160.95 (voir annexe VI).

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

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

ACTIF. N° II. — COMPTE DE PREMIER ÉTABLISSEMENT de l'ensemble du réseau en

		COUT des LIGNES EXPLOITÉS et de celles en voie de construction.
A. Capital de premier établissement et de parachèvement des lignes construites directement par l'État :		
a) Lignes en exploitation et parachèvement y relatif fr.	429,018,413 48	
b) — en construction	18,400,168 65	
c) Travaux en cours d'exécution	25,771,368 04	478,370,274 97
d) Aliénations d'immeubles, subsides, etc. (voir passif)	5,183,324 82	
B. Capital de premier établissement des lignes construites à forfait, y compris leur parachèvement :		
a) Lignes en exploitation fr.	456,009,124 10	
b) Parachèvement { travaux livrés à l'exploitation	15,641,379 46	171,749,183 88
— en cours d'exécution.	98,680 62	
C. Capital correspondant aux lignes rachetées :		
a) Prix des lignes rachetées. fr.	758,696,402 85	
b) Parachèvement y effectué par l'État { travaux livrés à l'exploitation.	100,205,668 88	861,359,456 07
— en cours d'exécution.	2,457,084 34	
D. Dépenses de parachèvement spéciales aux lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts de recettes.		
{ travaux livrés à l'exploitation.	8,119,208 88	8,537,876 47
{ — en cours d'exécution.	88,667 59	
E. Intérêts intercalaires des capitaux :		
a) Lignes en exploitation	20,867,906 98	24,820,410 44
b) — et travaux en cours d'exécution.	3,932,203 46	
F. Sommes appliquées aux dépendances des stations de tout le réseau exploité: signaux, excen-		
triques, rails mobiles, évitements, plates-formes tournantes, réservoirs, colonnes hydrauliques, caudélabres, pavage, éclairage électrique et au gaz, etc.		52,044,985 20
G. Dépenses générales pour études de projets de construction de lignes: personnel, mobilier et frais de bureau, etc.		
		14,044,308 35
H. Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines et outillage des ateliers, etc.		
{ Commandé par l'État . . fr.	395,260,630 37	
{ Repris aux compagnies . .	90,895,929 64	486,156,559 98
Total du capital de premier établissement fr.		2,097,052,455 06

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

		CAPITAUX AMORTIS ET A AMORTIR.			
Dotation pour l'amortissement des CAPITAUX UTILES	}	ramenés à une échéance commune pour toute la période antérieure à l'exercice 1901 fr. 128,894,976 04	}	429,144,060 73	
		correspondant aux lignes, travaux, etc., livrés à l'exploitation en 1901 et en 1902 (constructions et acquisitions nouvelles) 249,084 72			
Amortissements indirects.	}	1° à l'intervention du Département des Finances :	}	(1) 5,483,324 82	
		Aliénations			jusqu'au 31 décembre 1901 4,069,165 88
					pour l'exercice 1902 27,484 63
		d'immeubles			2° transfert de bâtiments aux administrations des postes et des télégraphes jusqu'au 31 dé- cembre 1901 254,049 21
					pendant l'année 1902. 84,475 98
		Participation des villes dans divers travaux 391,181 88			
		Travaux abandonnés.			Auvers à Tilbourg 278,449 44
Wavre à Jodoigne 78,524 40					
Ensemble des amortissements fr.		134,327,385 55			
Reste à amortir pour	}	Lignes en exploitation y compris les intérêts intercalaires y relatifs	}	(2) 1,911,956,897 11	
		Lignes en construction fr. 48,400,468 65		46,815,969 24	
		Travaux d'extension en cours d'exécution. 28,415,800 59			
		Intérêts intercalaires		des lignes en construction . . . 4,670,298 53	3,952,203 46
				des travaux en cours d'exé- cution 2,284,904 63	
Total égal à l'actif . . . fr.		2,097,052,455 06			

(1) Cette somme est déduite, annexe XIV, pour établir le *capital utile* entré dans le domaine exploité.
(2) En y ajoutant fr. 429,144,060-73 d'amortissement (ann 1), on obtient fr. 2,044,103,937-84, montant du *capital utile*.

DOIT.

N° III. — COMPTE DES RECETTES ET DES

Dépenses budgétaires et crédits supplémentaires de 1902.	Services communs. fr. 2,820,122 » Voies et travaux { entretien, surveillance, etc. 27,491,612 36 { construction de lignes et travaux 293,363 64 Traction et matériel 67,081,539 » Exploitation. 34,467,825 » Perception et contrôle des recettes et des matières. 2,630,761 »	134,485,223 »
	Crédits supplémentaires pour exercices clos et périmés 4,627,707 »	+ 4,586,526 20
	Différence entre l'évaluation des dépenses d'exploitation portées au bilan de 1901 et les dépenses effectives de cet exercice, arrêtées conformément à la loi de comptabilité de l'État, le 31 octobre de l'exercice suivant (140,684,060 — 140,642,879-20), soit en moins (voir annexe V). — 41,180 80	— 41,180 80
A déduire :	Ensemble	435,771,749 20
Étude et surveillance de travaux de construction de lignes, etc., somme liquidée à charge du budget, mais incombant au capital		293,363 64
	Reste.	135,478,385 56
Balance : recettes nettes de l'exploitation (voir page 2 et ann. VIII)		79,987,261 66
	Fr.	215,465,647 22

N° IV. — COMPTE FINANCIER. —

Charges des capitaux engagés dans le réseau exploité	du chef de la dette unifiée au { Intérêts. fr. 54,260,795 73 } 31 décembre 1900 (Ann. XIX { Amortissem ^t . fr. 8,207,813 81 } du compte-rendu de 1901.) } 62,468,609 54 et des capitaux dépensés en 1901 { Intérêts. 2,480,459 88 } et 1902 { Amortissem ^t . 488,450 01 } } 2,668,909 89	65,137,519 43
Parts de recettes versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes	4,663,394 73	(1) 4,882,994 73
Loyer annuel pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale.	219,600 »	»
Intérêts du loyer et des parts de recettes liquidées annuellement par le Trésor, soit, eu égard au temps		73,244 92
	Total du débit.	70,093,759 08
Solde pour balance	Encaisse, toutes dépenses et charges assumées par le compte d'exploitation (2). 125,525,318 06 Intérêts réciproques (3) 209,721,334 75	335,246,652 81
	Fr.	405,340,411 89

(1) Voir annexe VIII.

(2) Voir page 3.

(3) Voir ann. I (actif : 217,483,712-12; passif : 7,764,577-37).

DÉPENSES DE L'EXPLOITATION. — Exercice 1902.

A VOIR

	Voyageurs fr.	70,083,242 89	
	Tickets d'entrée dans les stations	236,543 10	
	Bagages	2,009,748 96	
Recettes	Petites marchandises	44,339,972 90	
de	Grosses marchandises	423,208,423 02	215,274,477 62
l'exploitation.	Finances	366,692 57	
	Équipages	91,901 76	
	Chevaux et bestiaux	2,280,400 42	
	Produits extraordinaires	2,660,582 30	
	Produits divers : Location de terrains, de bâtiments, etc., vente d'herbages, d'objets trouvés, etc., encaissés par le département des finances pour compte du chemin de fer (ann. XI) fr.		491,169 60
			Fr. 215,465,647 22

Exercice 1902. — Charges et ressources.

Soldo au 31 décembre 1901	{ de l'encaisse de l'exploitation fr. 415,558,570 56 des intérêts réciproques (1) 499,542,675 90	315,404,246 46
Recettes nettes de l'exploitation, sur lesquelles sont prélevées les charges du capital (voir p. 3 et annexe VIII). fr.		75,404,266 93
Sommes prélevées sur les recettes brutes, par le Trésor, pour liquider le loyer et les parts de recettes dus aux sociétés. fr.		4,882,994 73
Intérêts de ces sommes fr.	73,244 92	
Intérêts des soldes actifs accumulés et intérêts en compte courant de l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation fr.	40,478,658 85	40,251,903 77
	Total fr.	405,340,414 89

(1) Chiffre rectifié.

N° V. — COMPARAISON DES DÉPENSES DE L'EXPLOITATION. — Exercices 1902 et 1901

DÉSIGNATION DES DÉPENSES	Année 1902.			Année 1901		
	Dépenses approximatives de l'exercice. (1)	Exercices clos.	Fotmex portés au bilan (1)	Chiffres approximatifs portés au bilan (1)	Chiffres définitivement arrêtés.	
Dépenses.						
Services communs.	Traitements et indemnités	571,524 »	»	571,524 »	603,253 »	603,444,31
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	165,852 »	»	165,852 »	154,664 »	154,664 »
	Matériel et fournitures de bureau	877,040 »	»	877,040 »	886,400 »	887,330 68
	Subsides à la caisse d'assurance et de retraite de fonctionnaires et employés du Grand Central belge.	88,000 »	»	88,000 »	88,000 »	88,000 »
	Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'ad- ministration	824,749 »	»	824,749 »	208,465 »	208,465 »
	Secours aux ouvriers	149,926 »	»	149,926 »	149,500 »	149,967 86
	Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité	129,031 »	10,000 »	139,031 »	100,871 »	99,070 74
	Conférences des chemins de fer belges et conférences interna- tionales	44,000 »	465 »	44,465 »	10,800 »	10 750 33
		2,820,122 »	10 465 »	2,830 587 »	2,201,953 »	2,201,659 59
	Voies et travaux	Traitements et indemnités { entretien . } construc- } tion	2 223,936 36	»	2,223,936 36	2,277,568 66
Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois		7 532,255 »	»	7,552,255 »	7,556,650 »	7,556,650 »
Billets, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie		6,185,769 »	»	6,185,769 »	6,951,750 »	6,951,678 10
Travaux d'entretien et d'amelio- ration		41,229 652 »	»	41,229,652 »	11,102,600 »	11,096 431 73
		27,484,976 »	»	27,484,976 »	28,043,237 »	28,017,292 93
Traction et matériel.	Traitements et indemnités	2,591,800 »	»	2,591,800 »	2,538,370 »	2,538,284 98
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	22,020,000 »	»	22,020,000 »	21,850,000 »	21,849,773 30
	Primes d'économie et de régularité	1,469,839 »	»	1,469,839 »	1,079,178 »	1,077,548 02
	Combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois	18,073,000 »	53,694 »	18,126,694 »	23,913,841 »	23,913,836 25
	Entretien et renouvellement du matériel	23,226 900 »	»	23,226,900 »	23,647,300 »	23,645,089 48
		67 081 539 »	53,694 »	67,135,233 »	73 048 689 »	73 044,531 73
Exploitation	Traitements et indemnités	14,477,600 »	»	14,477,600 »	14,293,298 »	14,261,484 37
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois, camionnage	12,081,861 »	»	12,081,861 »	11,720,700 »	11,720,825 47
	Primes pour encourager la marche régulière des convois	601 016 »	»	601,016 »	590,000 »	589,374 44
	Frais d'exploitation	3,745,540 »	»	3,745,540 »	3,735,000 »	3,727,558 24
	Publicité commerciale	261,695 »	10,548 »	272,243 »	261,000 »	254,510 45
	Pertes et avaries	2,995,113 »	1,553,000 »	4,548,113 »	4,491,513 »	4,486,359 50
	Primes (constatations de fausses déclarations)	5,000 »	»	5,000 »	5,000 »	4,999 38
		34,167,825 »	1,563,548 »	35,731 373 »	34,796,511 »	34,765 108 60
Perception des recettes et contrôles	Traitements et indemnités	2,461,600 »	»	2,461,600 »	2,430,570 »	2,430,661 06
	Salaires des agents payés à la tâche à la journée ou par mois	169,461 »	»	169,461 »	163,400 »	163,624 99
	2,630 761 »	»	2,630,761 »	2,593,670 »	2,594,286 05	
Ensemble	134 185,223 »	1,627,707 »	135,812,930 »	140,684,060 »	140,643,379 20	
A soustraite (Voir ci-contre) fr.		41,180 80	334,544,44		41,180,80	
(*) Report au capital		293,363 64				
Soit approximativement pour l'exercice 1902 . . . fr			135,478,385 56			

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

(Voir annexe n III.)

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

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

Montant du capital de premier établissement fin 1902 (Voir annexe II). . . . fr.	2,097,052,455 06	Capital utile clôturant les écritures de 1901, déduction faite des amortissements directs effectués (fr. 120,747,796-91) (V. ann. I de 1901). fr.	1,862,597,215 04
A DÉDUIRE :		A AJOUTER :	
A. Les amortissements directs fin 1901 (V. ann. I de 1901). fr. 120,747,796 91		A. Pour la section de Spontin à Dorinne-Durnal livrée à l'exploitation le 1 ^{er} mai 1902	1,080,000 "
B. Les dépenses pour lignes en construction (1) fr. 18,400,168 65		B. Pour travaux mis à fruit dans le courant de l'année 1902. fr.	2,567,204 51
C. Les dépenses pour travaux en cours d'exécution (1) fr.	28,415,800 59	C. Intérêts intercalaires y relatifs fr.	282,506 15
D. Les intérêts intercalaires relatifs aux dépenses reprises sous les litt. B et C. (Fr. 1,670,298-55 + 2,281,904-65) (1) . fr.	5,952,205 16	D. Voies de garage, installations diverses, matériel fixe de la voie, etc. fr.	15,999,742 88
E. Les aliénations d'immeubles, subsides de villes, etc. (V. ann. II) fr.	5,185,524 82	E. Matériel de traction et de transport, machines et outillage des ateliers, etc. fr.	58,045,288 54
	176,699,294 15	F. Traitements transférés du budget de l'exploitation (V. annexes III et V) fr.	295,565 64
			fr. 58,067,905 80
		A DÉDUIRE :	
		Les amortissements indirects de 1902 (fr. 27,481-65 + 84,475-98) (V. ann. II) fr.	111,957 61
CAPITAL UTILE soumis aux charges en 1902. fr.	1,920,555,160 95	Reste fr.	57,955,947 89
		CAPITAL UTILE soumis aux charges en 1902. fr.	1,920,555,160 95

(1) Voir page 11.

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

Périodes et années. 1	CAPITAUX UTILES livrés à l'exploitation depuis 1835 jusque fin 1902.		INTÉRÊTS (2).		DOTATIONS pour amortissement dont le Trésor a disposé.		Reste à amortir à la fin de chaque période et annuellement. 8
	Par période et annuellement (1) 2	Accumulés. 3	Par période et annuellement (1). 4	Accumulés. 5	Par période et annuellement (1). 6	Accumulés. 7	
1835 à 1886	1,258,990,174 46	1,258,990,174 46	759,759,585 88	759,759,585 88	43,690,992 21	43,690,992 21	1,215,299,182 25
1887 à 1896	225,914,778 62	1,484,904,953 08	448,110,681 19	1,207,850,267 07	42,925,683 57	86,614,675 58	1,598,290,277 50
1897 à 1900	444,475,400 04	1,929,380,353 12	224,845,592 31	1,492,695,859 38	26,103,755 55	112,718,410 95	1,816,661,942 19
1901	55,764,656 83	1,985,145,009 95	55,506,328 12	1,488,002,187 50	8,029,565 98	120,747,796 91	1,862,597,215 04
1902	57,955,947 89	2,041,100,957 84	59,741,255 61	1,544,743,443 11	8,598,265 82	129,144,060 75	1,911,956,897 11
	2,041,100,957 84		1,844,743,443 11			129,144,060 75	
	Montant des amortissements (col. 6) . . .		129,144,060 75	Restant à amortir (col. 8)		1,911,956,897 11	
	TOTAL des charges financières. . .		1,675,887,503 84	Total égal au capital utile (col. 2).		2,041,100,957 84	

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

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

N° VIII. — *Résultats financiers de l'exploitation des chemins de fer par l'État, depuis 1855 jusque fin 1902* — COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

No VIII. — RÉSULTATS FINANCIERS de l'exploitation des chemins de fer

ANNÉES	LONGUEUR moyenne des lignes exploitées. (Kilom.)	CAPITAL UTILISÉ.	RECETTES brutes y compris les produits divers encaissés par les domaines.	A DÉDUIRE parts des sociétés.	RESTE.	DÉPENSES d'exploitation.	EXCÉDENT ou recettes nettes.	CHARGES FINANCIÈRES DES CAPITAUX	
								Intérêts.	Dotations pour amortissement.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1815	11.5	1,952,224 79	260,362 50	"	209,382 50	168,847 44	100,515 06	32,533 49	982 52
1816	35.7	5,939,077 01	825,594 01	"	825,594 01	431,135 67	394,458 34	132,307 74	1,029 03
1817	90.8	18,698,753 32	1,417,875 18	"	1,417,875 18	1,189,988 72	227,886 46	398,132 76	12,228 25
1818	202.6	36,524,102 89	3,098,267 66	"	3,098,267 66	2,768,616 64	329,651 02	1,014,857 20	31,361 41
1819	273.3	51,024,163 40	4,282,886 86	"	4,282,886 86	3,082,994 23	1,199,892 63	1,571,717 24	49,458 86
1820	324.7	63,947,308 17	5,355,916 39	"	5,355,916 39	3,077,094 08	2,278,822 31	2,136,650 61	69,501 73
1821	340.5	77,389,400 85	6,281,809 09	"	6,281,809 09	4,460,387 95	1,821,421 14	2,592,683 89	85,187 72
1822	398.5	97,867,173 80	7,501,861 49	"	7,501,861 49	4,470,474 31	3,031,387 18	3,317,520 47	116,765 03
1823	485.5	147,080,019 83	9,028,821 87	"	9,028,821 87	5,393,854 52	3,634,967 35	4,495,448 06	159,983 24
1824	559.8	197,326,333 54	11,247,460 75	"	11,247,460 75	5,977,027 03	5,270,413 72	5,691,385 61	193,292 25
1825	559.8	134,221,233 52	12,420,850 21	"	12,420,850 21	6,306,285 15	6,114,565 06	5,938,689 18	209,313 69
1826	539.8	160,578,220 91	13,599,571 22	"	13,599,571 22	7,153,278 78	6,446,232 44	6,158,414 77	223,920 39
1827	569.6	164,522,837 63	14,776,385 10	46,368 32	14,730,016 78	9,501,485 42	5,228,534 36	6,359,879 44	240,200 33
1828	594.9	167,775,158 13	12,302,826 29	149,890 58	12,152,935 71	8,857,512 47	3,295,423 24	6,549,826 98	254,927 76
1829	621.6	170,643,915 89	13,291,528 53	365,510 67	12,926,017 86	8,164,106 73	4,821,910 93	6,666,345 89	268,950 72
1830	624.6	171,590,915 71	15,106,596 54	388,155 61	11,247,460 93	9,194,857 39	5,523,573 54	6,736,331 25	282,750 71
1831	621.6	172,044,229 41	16,338,291 49	402,976 40	15,935,315 09	8,608,922 94	7,326,392 15	6,777,750 11	295,042 91
1832	624.6	173,095,717 06	17,405,068 15	424,031 15	16,981,037 00	8,495,317 16	8,488,710 82	6,786,905 84	307,483 46
1833	631.4	174,222,383 79	19,745,912 06	607,760 64	19,138,151 42	10,013,360 08	9,124,791 34	6,820,958 28	321,099 86
1834	636.6	177,893,520 16	22,748,574 52	899,853 64	21,848,720 88	11,292,448 49	10,556,272 39	6,873,477 62	335,999 91
1835	652.4	182,832,785 60	24,623,043 11	1,201,437 75	23,422,505 36	13,058,256 70	10,364,248 66	7,046,592 68	355,072 76
1836	713.1	184,707,961 65	24,705,088 82	1,424,423 90	23,280,664 92	14,638,288 67	8,642,376 25	7,199,685 03	374,326 92
1837	744.6	202,775,799 78	25,598,944 74	1,509,089 71	24,089,854 03	14,520,858 79	9,569,005 24	7,972,108 49	412,407 82
1838	745.7	203,887,837 38	27,380,806 31	1,683,006 08	25,697,800 23	14,961,971 94	10,739,828 29	7,986,487 "	430,503 02
1839	745.7	206,583,850 08	28,177,569 10	1,767,652 77	26,409,916 33	14,505,769 13	11,904,147 20	8,044,561 01	449,996 48
1840	747.2	216,929,461 41	29,685,919 55	1,800,374 68	27,885,544 87	14,272,624 50	13,612,920 37	8,044,748 50	468,545 46
1841	748.6	213,715,416 59	33,733,191 06	1,990,516 15	31,742,675 51	15,363,895 81	16,378,779 70	8,137,531 79	490,654 26
1842	748.6	219,812,355 65	32,661,721 37	2,080,941 10	30,680,780 27	15,208,556 36	15,452,223 91	8,304,849 "	515,924 94
1843	748.6	221,934,307 69	33,976,414 31	2,147,471 22	31,829,243 09	15,782,963 70	16,016,279 39	8,569,416 92	545,173 69
1844	748.6	228,918,013 19	36,329,016 99	2,357,471 18	33,972,445 72	17,372,116 15	16,600,329 57	8,731,218 39	562,524 15
1845	749.2	233,593,154 17	38,423,646 98	2,489,408 31	35,913,258 64	19,761,285 54	16,181,953 10	8,919,414 50	599,326 53
1846	789.8	245,125,451 99	38,306,936 "	3,080,420 11	35,226,515 89	23,400,115 07	11,826,400 82	9,166,685 92	631,488 85
1847	862.7	237,088,356 54	40,166,558 67	3,372,306 88	36,794,251 79	24,241,467 65	12,552,844 14	9,806,630 76	676,825 94
1848	862.7	258,341,542 51	41,987,823 58	3,671,291 68	38,316,511 88	24,074,064 05	14,242,467 83	9,916,579 72	708,044 17
1849	862.7	261,362,731 06	43,509,520 63	3,562,595 18	39,946,934 47	24,680,372 77	15,266,561 70	9,919,144 54	737,819 13
1850	868.7	264,830,589 11	45,374,674 58	3,473,132 97	41,901,541 61	25,934,105 42	15,967,436 19	9,974,919 02	769,368 26
1851	1,422.2	308,210,585 19	46,970,757 76	8,947,687 76	58,023,070 00	58,023,070 00	22,719,084 94	11,444,590 "	845,455 05
1852	1,459.6	343,645,022 69	69,837,276 50	10,135,342 14	59,701,934 36	42,628,106 65	17,073,827 71	12,168,512 51	902,142 13
1853	1,871.1	517,542,607 28	85,975,984 84	11,433,325 51	74,542,629 35	62,957,378 71	11,583,260 62	19,293,408 30	1,154,535 66
1854	1,925.1	575,865,945 69	87,286,542 19	11,414,315 02	75,872,237 17	60,576,364 07	15,296,873 10	21,308,246 05	1,262,858 45
1855	1,966.5	591,703,546 93	89,395,936 59	11,740,308 29	77,555,627 30	58,407,009 68	19,148,617 62	22,562,118 91	1,299,453 29
1856	2,053.2	663,287,678 83	90,629,638 26	10,534,785 75	80,094,852 51	57,946,882 91	22,147,969 60	24,563,931 44	1,470,608 78
1857	2,144.7	802,620,346 02	90,413,361 83	3,761,685 10	86,651,676 78	53,436,139 29	31,215,537 44	34,218,570 04	1,818,867 81
1858	2,435.3	937,241,938 58	95,795,893 60	3,904,433 63	91,831,409 97	57,735,136 43	34,096,273 54	35,958,616 86	2,068,434 27
1859	2,552.0	989,881,567 29	100,190,870 33	4,120,424 41	96,070,445 92	59,446,768 82	36,623,677 10	37,311,443 "	2,069,960 82
1860	2,724.0	1,055,104,494 22	113,874,074 41	5,001,122 39	108,809,932 02	68,657,314 40	40,212,637 62	39,531,761 30	2,222,294 42
1861	2,869.5	1,116,864,922 71	113,497,486 96	5,208,269 19	108,289,223 77	71,664,554 65	36,824,668 92	42,085,242 93	2,393,103 56
1862	3,004.0	1,183,830,539 34	119,346,432 78	4,710,746 26	114,635,686 50	74,808,908 32	39,826,778 18	44,473,237 84	2,562,072 54
1863	3,074.1	1,205,173,403 46	121,948,739 77	4,933,321 21	117,015,418 56	74,421,071 37	43,594,347 19	46,278,293 65	2,518,413 74
1864	3,129.0	1,226,758,614 89	120,193,486 53	4,838,796 97	115,361,689 56	71,824,791 77	43,529,897 79	47,235,226 65	2,854,437 14
1865	3,173.1	1,249,632,765 15	119,773,906 23	5,020,998 44	114,752,907 79	70,054,673 60	44,698,234 29	48,018,920 66	2,995,624 48
1866	3,199.9	1,268,990,174 46	116,529,50 66	4,724,282 90	111,805,126 76	55,916,550 15	43,688,575 61	48,401,887 99	3,131,712 39
1867	3,216.6	1,289,802,741 20	124,137,746 12	4,712,696 88	110,425,049 24	66,689,605 26	52,735,443 98	42,656,461 15	3,535,984 89
1868	3,226.8	1,283,043,018 "	131,612,616 45	4,613,499 12	126,069,117 33	69,971,318 50	56,997,788 83	42,929,163 75	3,678,530 07
1869	3,235.4	1,299,297,353 20	136,920,084 34	4,896,353 61	132,033,730 73	74,714,532 80	57,319,197 93	43,334,239 39	3,834,501 10
1870	3,248.6	1,324,773,359 89	141,251,819 07	5,076,116 53	136,175,703 54	84,045,623 46	52,130,180 08	43,810,072 02	3,995,658 65
1871	3,269.4	1,341,245,043 04	142,816,555 82	5,153,667 91	137,662,887 91	84,224,514 76	53,438,373 15	44,387,186 83	4,169,474 16
1872	3,275.8	1,358,999,586 19	140,026,340 80	4,995,228 91	135,031,120 89	82,460,428 76	52,550,692 13	44,975,614 71	4,350,783 21
1873	3,278.7	1,368,276,626 79	145,609,996 7	5,289,256 27	140,320,739 80	81,593,514 69	58,727,225 11	45,732,401 51	4,523,675 48
1874	3,288.6	1,382,864,084 37	152,974,889 18	5,299,397 30	147,675,491 88	86,537,469 39	61,138,022 49	45,036,060 23	4,713,360 41
1875	3,298.8	1,413,067,543 55	154,467,350 51	5,303,113 98	149,164,236 53	90,436,312 18	58,727,924 35	46,236,244 57	4,969,833 04
1876	3,302.1	1,484,904,953 08	162,931,764 88	5,509,680 33	157,422,024 53	91,557,285 30	65,864,799 25	46,813,317 03	5,211,882 36
1877	3,391.6	1,768,731,351 66	188,137,185 85	5,723,068 07	182,414,117 76	109,904,349 56	72,690,766 20	54,668,197 97	6,109,683 27
1878	4,003.9	1,810,431,558 42	191,584,178 70	5,840,193 56	186,244,045 14	112,802,678 62	73,341,366 52	55,147,855 62	6,348,613 99
1879	4,039.6	1,866,486,377 64	201,229,218 83	5,749,918 14	195,479,270 69	118,661,088 59	76,818,182 10	56,543,211 94	6,650,855 65
1880	4,060.1	1,929,380,353 12	209,194,311 34	4,945,448 56	204,248,862 78	140,428,194 93	63,820,067 85	58,485,732 78	6,995,082 44
1881	4,048.5	1,983,145,009 95	207,768,557 31	4,815,166 56	202,953,390 75	139,587,582 85	63,365,807 90	55,306,328 12	8,029,385 98
1882	4,048.3	2,011,100,957 84	215,465,647 22	4,882,994 73	210,582,662 49	135,478,385 66	(2) 75,104,266 93	56,741,255 61	8,395,263 82
		(1)	4,999,379,346 92	233,565,536 36	4,765,813,810 56	2,966,400,988 66	1,799,412,821 90	1,544,743,443 11	129,144,060 73
								1,673,887,503 84	

(1) Si l'on en a déduit l'amortissement de fin 1901 (fr. 120,747,796 91), le capital utile soumis aux charges en 1902 est de fr. 1,920,353,160 93 (Voir Ann. V1.)
(2) Pour obtenir la somme de fr. 79,987,381-66 constituant la balance à l'annexe III, il y a lieu d'ajouter au montant des recettes nettes de l'année les parts des sociétés soit fr. (75,104,266 93 + 4,882,994 73 = 79,987,261 66).

par l'État, depuis 1855 jusque fin 1902. COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

CIÈRES UTILIS.		SOLDÉS DE CAISSE				COEFFICIENT D'EXPLOITATION.	ANNÉES.
Ensemble.	CHARGES accumulées.	ANNUELS.		ACCUMULÉS.			
		ACTIF.	PASSIF.	ACTIF.	PASSIF.		
11	12	13	14	15	16	17	18
33,516 01	33,516 01	66,999 05	"	66,999 05	"	62 68	1835
130,336 77	169,852 78	258,121 57	"	325,120 62	"	52 22	1836
410,381 01	580,233 79	"	182,494 55	142,626 07	"	83 01	1837
1,046,218 61	1,628,452 40	"	716,567 59	"	573,941 52	88 69	1838
1,621,176 10	3,247,628 50	"	421,283 47	"	995,224 99	71 80	1839
2,226,152 34	5,473,780 84	51,709 96	"	"	943,425 03	57 47	1840
2,677,871 61	8,151,652 45	"	865,450 47	"	1,808,875 50	71 15	1841
3,434,285 50	11,585,937 95	"	411,897 32	"	2,220,772 82	59 71	1842
4,646,416 30	16,232,354 25	"	1,011,448 95	"	3,232,221 77	59 73	1843
5,884,677 89	22,117,032 14	"	614,244 17	"	3,846,465 94	63 14	1844
6,168,202 87	28,285,236 01	"	53,637 81	"	3,900,103 75	50 07	1845
6,350,338 56	34,665,573 57	65,953 88	"	"	3,834,149 87	52 14	1846
6,630,079 77	41,293,653 34	"	1,401,545 41	"	5,235,695 28	61 36	1847
6,804,754 76	48,100,408 10	"	3,509,331 52	"	8,745,026 80	69 93	1848
6,935,285 91	55,035,674 01	"	2,113,354 08	"	10,858,361 78	60 07	1849
7,039,081 96	62,074,755 97	"	1,515,508 42	"	12,373,890 20	59 88	1850
7,072,793 02	69,147,548 99	253,599 13	"	"	12,120,291 07	51 24	1851
7,094,389 39	76,241,938 29	1,394,330 52	"	"	10,773,960 55	47 42	1852
7,142,056 14	83,383,994 43	1,982,735 20	"	"	8,743,225 35	49 55	1853
7,209,477 53	90,593,471 96	3,348,794 86	"	"	5,396,430 49	48 50	1854
7,401,665 44	97,995,137 30	2,962,583 22	"	"	2,433,847 27	51 69	1855
7,574,011 95	105,569,149 35	1,068,364 30	"	"	1,365,482 97	57 99	1856
8,384,516 31	113,953,665 66	1,184,488 93	"	"	180,994 04	54 44	1857
8,416,990 02	122,370,655 68	2,318,838 27	"	2,137,844 23	"	53 15	1858
8,494,557 49	130,865,213 17	3,409,589 71	"	5,547,433 94	"	49 97	1859
8,513,293 96	139,378,507 13	5,099,626 41	"	10,647,060 25	"	47 48	1860
8,628,186 05	148,069,693 18	7,750,593 65	"	18,397,654 "	"	44 88	1861
8,820,773 94	156,827,467 12	6,631,449 97	"	25,029,103 97	"	45 70	1862
9,114,610 61	165,942,077 73	6,931,668 78	"	31,960,772 75	"	45 98	1863
9,293,742 54	176,235,820 27	7,306,587 03	"	39,267,359 78	"	47 58	1864
9,518,741 03	181,754,561 30	6,663,212 07	"	45,930,571 85	"	51 25	1865
9,798,154 77	194,552,716 07	2,028,246 05	"	47,958,817 90	"	60 59	1866
10,483,456 70	205,036,172 77	2,069,387 43	"	50,028,205 34	"	60 08	1867
10,624,623 89	215,660,796 66	3,617,843 94	"	53,646,049 28	"	57 16	1868
10,656,463 67	226,317,260 33	4,610,098 03	"	58,258,147 31	"	56 12	1869
10,744,285 28	237,061,545 61	5,223,150 91	"	63,479,298 22	"	56 49	1870
12,290,035 05	249,351,580 66	10,429,049 89	"	73,908,348 11	"	52 27	1871
13,070,654 64	262,422,235 30	4,003,173 07	"	77,911,521 18	"	60 44	1872
20,453,003 86	282,875,239 16	"	8,867,743 24	69,043,777 94	"	72 82	1873
22,571,104 50	305,446,343 66	"	7,274,241 40	81,769,536 54	"	68 97	1874
23,861,572 20	329,307,915 86	"	4,712,954 58	57,056,581 96	"	65 15	1875
28,034,540 22	355,342,456 08	"	3,886,550 62	53,170,031 34	"	63 69	1876
36,037,437 85	391,379,893 93	"	4,921,900 41	48,348,130 91	"	61 09	1877
37,967,051 13	429,346,945 06	"	3,870,777 59	44,477,353 34	"	60 04	1878
39,381,403 82	468,728,348 88	"	2,757,726 72	41,719,626 62	"	58 89	1879
41,754,055 72	510,482,404 60	"	1,541,418 10	40,178,298 52	"	69 88	1880
44,478,346 51	554,960,751 11	"	7,853,677 59	32,324,530 93	"	62 56	1881
47,035,310 38	601,996,061 49	"	7,268,532 20	25,115,998 73	"	62 42	1882
48,796,797 39	650,792,768 88	"	5,202,360 20	19,913,638 53	"	59 49	1883
50,089,663 79	700,882,432 67	"	6,559,766 "	13,353,872 53	"	59 94	1884
51,014,545 04	751,896,977 71	"	6,318,310 75	7,037,561 78	"	58 35	1885
51,533,600 38	803,430,578 09	"	5,643,024 77	1,392,537 01	"	56 56	1886
46,192,386 04	849,622,964 13	6,543,057 94	"	7,935,584 95	"	53 72	1887
46,607,693 82	896,230,657 95	10,390,095 01	"	18,325,689 96	"	53 16	1888
47,168,740 49	943,399,398 44	10,180,457 44	"	28,476,147 40	"	54 57	1889
47,805,739 67	991,205,129 11	4,324,449 41	"	32,800,596 81	"	59 50	1890
48,556,660 99	1,039,761,790 10	4,881,712 10	"	37,682,308 97	"	58 97	1891
48,326,397 92	1,089,068,188 02	3,224,294 21	"	40,906,603 18	"	58 90	1892
49,756,076 99	1,138,844,265 01	8,971,148 12	"	49,877,751 30	"	56 04	1893
50,449,400 64	1,189,293,665 05	10,688,621 85	"	60,566,373 15	"	56 57	1894
51,146,077 61	1,240,439,743 26	7,581,846 74	"	68,148,219 89	"	58 55	1895
54,025,199 39	1,294,464,942 65	11,839,599 86	"	79,987,819 75	"	56 26	1896
60,778,475 24	1,355,243,417 89	11,731,292 6	"	91,719,112 71	"	58 79	1897
61,496,469 61	1,416,739,887 50	11,844,896 91	"	103,564,099 62	"	59 13	1898
63,193,567 59	1,479,933,465 09	13,624,614 51	"	117,188,624 13	"	58 97	1899
65,480,815 22	1,545,414,270 31	"	1,660,147 37	115,528,476 76	"	67 13	1900
63,335,714 10	1,608,749,984 41	30,093 80	"	115,558,570 56	"	67 18	1901
65,137,519 43	1,673,887,503 84	9,968,747,50	"	125,525,318 06	"	62 88	1902
1,673,887,603 84		216,521,214 26	90,985,896 20				
		125,525,318 06					

N° IX. — INTÉRÊTS AVEC LE BANQUIER (Trésor) des soldes annuels, et en compte-courant
y compris les pensions servies à charge du budget de la dette publique

ANNÉE.	Soldes effectifs d'après les Bilans, toutes dépenses et charges liquidées. (Voir annexe n° VIII.)				POUR MÉMOIRE.— Intérêts réciproques et en compte-courant avec le trésor.			
	Annuels		Accumulés.		Annuels.		Accumulés	
	ACTIF.	PASSIF.	ACTIF.	PASSIF.	ACTIF.	PASSIF.	ACTIF.	PASSIF.
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1835	66,999 06	"	66,999 06	"	2,010 30	"	2,010 30	"
1836	258,121 57	"	325,120 62	"	10,649 54	"	12,650 84	"
1837	"	182,494 55	142,626 07	"	18,068 95	"	30,728 79	"
1838	"	716,567 59	"	673,941 52	13,527 21	"	44,256 "	"
1839	"	421,283 47	"	695,224 99	2,810 43	"	47,066 43	"
1840	51,799 96	"	"	943,425 03	7,682 71	"	54,699 14	"
1841	"	865,450 47	"	1,808,875 50	689 39	"	55,398 53	"
1842	"	411,897 32	"	2,220,772 82	"	0,691 32	45,707 21	"
1843	"	1,011,448 95	"	3,232,221 77	"	14,303 27	31,403 94	"
1844	"	614,244 17	"	3,846,405 94	"	22,025 64	8,778 30	"
1845	"	53,637 81	"	3,900,103 75	"	31,235 92	"	22,457 61
1846	65,953 88	"	"	3,834,149 87	"	28,038 11	"	50,495 73
1847	"	1,401,545 41	"	5,235,695 28	"	50,464 59	"	100,969 32
1848	"	3,599,331 52	"	8,745,026 89	"	146,238 71	"	247,194 04
1849	"	2,113,354 98	"	10,858,381 78	"	260,444,14	"	507,438 18
1850	"	1,515,508 4	"	12,373,890 20	"	340,637 08	"	848,295 26
1851	253,593 13	"	"	12,120,291 07	"	378,897 99	"	1,227,193 25
1852	1,394,330 52	"	"	10,725,969 53	"	360,676 57	"	1,587,869 82
1853	1,982,735 20	"	"	8,743,225 35	"	304,985 33	"	1,892,855 15
1854	3,346,794 84	"	"	5,396,430 49	"	296,536 95	"	2,099,392 10
1855	2,962,583 22	"	"	2,433,847 27	"	81,952 00	"	2,181,344 16
1856	1,068,364 30	"	"	1,365,482 97	823 92	"	"	2,180,520 24
1857	1,184,468 93	"	"	180,994 03	62,395 12	"	"	2,118,125 12
1858	2,318,838 27	"	2,137,844 23	"	136,376 22	"	"	1,981,748 90
1859	3,409,589 71	"	5,547,433 94	"	257,791 18	"	"	1,724,047 72
1860	5,099,626 41	"	10,647,060 39	"	437,776 77	"	"	1,286,270 95
1861	7,750,593 65	"	18,397,654 "	"	715,290 23	"	"	570,980 72
1862	6,631,449 97	"	25,029,103 97	"	1,034,213 71	"	463,232 99	"
1863	6,931,668 78	"	31,960,772 75	"	1,352,730 35	"	1,815,963 34	"
1864	7,305,587 03	"	39,267,359 78	"	1,695,615 78	"	3,511,579 12	"
1865	6,662,212 07	"	45,930,571 86	"	2,046,627 16	"	5,558,206 28	"
1866	2,028,246 05	"	47,058,817 99	"	2,311,398 14	"	7,869,604 42	"
1867	2,069,387 44	"	50,028,205 34	"	2,499,351 63	"	10,368,956 03	"
1868	3,617,843 91	"	53,646,049 28	"	2,715,654 28	"	13,084,610 33	"
1869	4,610,098 03	"	58,256,147 31	"	2,985,230 79	"	16,069,841 12	"
1870	5,223,150,91	"	63,479,298 22	"	3,298,853 10	"	19,368,694 22	"
1871	10,429,049 89	"	73,908,348 11	"	3,629,927 76	"	23,194,621 98	"
1872	4,003,173 07	"	77,911,521 18	"	4,290,703 47	"	27,485,325 45	"
1873	"	8,867,743 24	89,043,777 91	"	4,520,031 08	"	32,005,356 53	"
1874	"	7,274,241 50	91,769,536 54	"	4,415,070 88	"	36,420,427 41	"
1875	"	4,712,954 58	57,056,581 96	"	4,377,518 43	"	40,797,945 84	"
1876	"	3,886,550 61	53,170,031 34	"	4,407,046 61	"	45,204,992 43	"
1877	"	4,821,500 41	48,348,130 93	"	4,536,052 64	"	49,741,045 00	"
1878	"	3,870,777 59	44,477,353 34	"	4,577,620 01	"	54,318,665 10	"
1879	"	2,757,729 72	41,719,626 62	"	4,659,375 38	"	58,969,040 48	"
1880	"	1,541,418 10	40,178,208 52	"	4,798,967 38	"	63,768,007 86	"
1881	"	7,853,977 59	32,324,530 93	"	4,850,450 82	"	68,618,458 68	"
1882	"	7,208,532 26	25,115,998 73	"	4,750,422 17	"	73,368,880 85	"
1883	"	5,202,369 20	19,913,638 53	"	4,674,882 92	"	78,043,763 77	"
1884	"	6,559,766 "	13,353,872 53	"	4,635,487 95	"	82,679,251 72	"
1885	"	6,316,310 75	7,037,561 78	"	4,567,590 20	"	87,216,841 92	"
1886	"	5,615,024 77	1,392,537 01	"	4,507,262 62	"	91,754,104 54	"
1887	6,513,057 91	"	7,935,694 95	"	4,057,674 21	"	95,811,778 75	"
1888	10,390,065 01	"	18,325,689 96	"	4,399,345 29	"	100,311,123 95	"
1889	10,150,457 44	"	28,476,147 40	"	5,013,922 74	"	105,325,046 69	"
1890	4,324,449 41	"	32,800,596 81	"	5,439,744 15	"	110,764,790 84	"
1891	4,881,712 16	"	37,682,308 97	"	5,788,488 13	"	116,553,278 06	"
1892	3,224,291 21	"	40,906,603 18	"	6,127,667 08	"	122,680,946 04	"
1893	8,971,148 12	"	49,877,751 30	"	6,547,403 43	"	129,228,349 47	"
1894	10,688,621 85	"	60,566,373 15	"	7,114,904 34	"	136,343,253 81	"
1895	7,581,846 74	"	68,148,219 89	"	7,675,299 71	"	144,018,553 52	"
1896	11,839,599 86	"	79,987,519 75	"	8,268,167 44	"	152,284,729 96	"
1897	11,731,292 96	"	91,719,112 74	"	8,414,399 29	"	160,699,120 25	"
1898	11,844,896 91	"	103,554,009 62	"	9,058,459 97	"	169,757,580 22	(1)
1899	13,624,614 51	"	117,188,624 13	"	9,768,743 70	"	179,526,323 91	"
1900	30,093 89	1,660,147 37	115,528,476 76	"	10,289,721 75	"	189,816,045 67	"
1901	9,966,747 50	"	115,558,570 56	"	9,726,630 23	"	199,542,675 90	"
1902	"	"	125,525,318 06	"	10,178,658 85	"	209,721,334 75	"
	210,521,214 26	90,995,896 20			211,958,077 44	2,236,742 69		
	125,626,318 06				209,721,334 75			

(1) Chiffres rectifiés.

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

SOLDES AUGMENTÉS DES INTÉRÊTS.				A DÉDUIRE :		Soldes dans l'hypothèse où les intérêts seraient servis et les pensions déduites.				ANNÉES.
Annuels.		Accumulés.		le montant des pensions.		Annuels.		Accumulés.		
ACTIF.	PASSIF.	ACTIF.	PASSIF.	Annuelles.	Accumulées.	ACTIF.	PASSIF.	ACTIF.	PASSIF.	
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	
69,009 35	"	69,009 35	"	"	"	69,009 35	"	69,009 35	"	1835
268,771 11	"	337,780 46	"	"	"	268,771 11	"	337,780 46	"	1836
"	164,425 60	173,354 86	"	"	"	"	164,425 60	173,354 86	"	1837
"	703,040 38	"	529,685 52	"	"	"	703,040 38	"	629,685 52	1838
"	418,473 04	"	948,158 56	"	"	"	418,473 04	"	948,158 56	1839
59,432 67	"	"	888,725 89	"	"	59,432 67	"	"	888,725 89	1840
"	864,751 08	"	1,753,476 97	"	"	"	864,751 08	"	1,753,476 97	1841
"	421,588 64	"	2,175,065 61	"	"	"	421,588 64	"	2,175,065 61	1842
"	1,025,752 22	"	3,200,817 83	"	"	"	1,025,752 22	"	3,200,817 83	1843
"	636,869 81	"	3,837,687 64	80	80	"	636,869 81	"	3,837,687 64	1844
"	84,673 73	"	3,922,561 37	826	906	"	84,673 73	"	3,922,467 37	1845
37,915 77	"	"	3,884,645 60	1,263	2,169	37,915 77	"	"	3,886,814 60	1846
"	1,452,010 "	"	5,336,655 60	1,319	3,488	"	1,452,010 "	"	5,340,143 80	1847
"	3,655,565 24	"	8,992,220 84	1,768	5,236	"	3,657,333 24	"	8,997,476 84	1848
"	2,373,749 12	"	11,306,019 96	1,920	7,176	"	2,375,719 12	"	11,373,195 96	1849
"	1,856,165 56	"	13,222,185 46	4,113	11,289	"	1,860,278 56	"	13,233,474 46	1850
"	125,298 86	"	13,347,484 32	5,831	17,120	"	131,120 86	"	13,344,604 32	1851
1,033,853 95	"	"	12,317,830 37	5,353	22,475	1,028,298 95	"	"	12,336,305 37	1852
1,677,749 87	"	"	10,636,080 30	5,327	27,802	1,672,422 87	"	"	10,663,882 50	1853
3,140,257 91	"	"	7,495,822 59	5,281	33,983	3,134,976 91	"	"	7,528,995 59	1854
2,880,631 16	"	"	4,618,191 43	4,759	37,842	2,875,871 16	"	"	4,653,033 43	1855
1,069,188 22	"	"	3,546,003 21	7,325	45,167	1,061,863 22	"	"	3,591,170 21	1856
1,246,884 03	"	"	2,299,119 16	21,440	66,616	1,225,435 03	"	"	2,305,735 16	1857
2,455,214 49	"	156,095 33	"	27,050	93,668	2,428,164 49	"	62,420 33	"	1858
3,667,290 89	"	3,823,386 22	"	27,773	121,439	3,639,517 89	"	3,701,947 22	"	1859
5,537,403 18	"	9,369,789 40	"	28,163	149,602	5,509,240 18	"	9,211,487 40	"	1860
8,465,883 88	"	17,626,073 28	"	31,901	181,503	8,433,982 88	"	17,645,170 28	"	1861
7,665,663 68	"	25,492,336 96	"	32,349	213,852	7,633,314 68	"	25,278,484 96	"	1862
8,284,399 13	"	33,776,736 09	"	40,317	254,169	8,244,082 13	"	33,522,567 09	"	1863
9,002,202 81	"	42,778,938 90	"	43,410	297,579	8,958,792 81	"	42,481,359 90	"	1864
8,709,830 23	"	51,488,778 13	"	53,519	351,098	8,656,320 23	"	51,137,679 13	"	1865
4,339,654 19	"	55,828,422 32	"	72,064	423,182	4,367,580 19	"	55,405,260 32	"	1866
4,568,739 07	"	60,397,161 39	"	81,936	505,098	4,486,803 07	"	59,892,063 39	"	1867
6,333,498 22	"	66,710,659 61	"	79,526	584,624	6,353,972 22	"	66,146,035 61	"	1868
7,595,328 82	"	74,325,948 43	"	78,391	663,075	7,516,937 82	"	73,662,973 43	"	1869
8,522,004 01	"	82,847,992 44	"	87,294	760,309	8,434,710 01	"	82,097,683 44	"	1870
14,254,977 65	"	97,102,970 09	"	91,907	842,216	14,163,070 65	"	96,260,754 09	"	1871
8,293,876 54	"	105,396,846 63	"	91,199	933,416	8,202,677 54	"	104,463,431 63	"	1872
"	4,347,712 16	101,049,134 47	"	102,232	1,035,647	"	4,449,944 16	100,013,487 47	"	1873
"	2,859,170 52	98,189,963 95	"	102,451	1,138,058	"	2,961,621 52	97,051,865 95	"	1874
"	333,436 15	97,854,527 80	"	121,582	1,259,680	"	457,018 15	96,594,847 80	"	1875
520,495 99	"	98,375,023 79	"	127,747	1,387,427	392,748 99	"	96,987,596 79	"	1876
"	285,847 77	98,089,176 02	"	142,941	1,531,308	"	429,788 77	96,557,808 02	"	1877
706,842 42	"	98,796,018 44	"	188,130	1,719,498	548,712 42	"	97,076,520 44	"	1878
1,892,648 66	"	100,688,067 10	"	193,161	1,912,659	1,609,487 66	"	98,776,008 10	"	1879
3,257,549 28	"	103,946,216 38	"	193,346	2,106,005	3,064,203 28	"	101,840,211 38	"	1880
"	3,003,226 77	100,942,959 61	"	202,845	2,308,850	"	3,206,071 77	98,634,139 61	"	1881
"	2,458,110 03	98,484,879 58	"	217,030	2,525,850	"	2,675,140 03	95,958,999 58	"	1882
"	527,477 28	97,957,402 30	"	258,207	2,784,087	"	785,684 28	95,173,315 30	"	1883
"	1,924,278 05	96,033,124 26	"	294,529	3,080,616	"	2,220,807 05	92,952,508 26	"	1884
"	1,748,720 55	94,284,403 70	"	309,240	3,389,836	"	2,057,960 55	90,894,517 70	"	1885
"	1,137,762 15	93,146,641 55	"	351,731	3,741,587	"	1,489,493 15	89,405,054 55	"	1886
10,600,732 15	"	103,747,373 70	"	353,878	4,095,463	10,246,856 15	"	99,651,910 70	"	1887
14,889,440 21	"	118,636,813 91	"	389,182	4,481,615	14,503,258 21	"	114,155,168 91	"	1888
15,164,380 18	"	133,801,194 09	"	437,617	4,919,262	14,726,763 18	"	128,881,032 09	"	1889
9,764,193 56	"	143,565,387 65	"	464,579	5,383,511	9,299,614 56	"	138,181,546 65	"	1890
10,670,200 28	"	154,235,587 93	"	482,550	5,866,391	10,147,650 28	"	148,369,196 93	"	1891
9,351,961 29	"	163,587,549 22	"	509,296	6,375,687	8,842,665 29	"	157,211,862 22	"	1892
15,518,551 55	"	170,106,100 77	"	533,238	6,908,925	14,985,313 55	"	172,197,175 77	"	1893
17,803,526 19	"	198,909,626 96	"	561,209	7,470,134	17,242,317 19	"	189,439,492 96	"	1894
15,257,146 45	"	212,106,773 41	"	616,012	8,085,146	14,612,134 45	"	204,081,627 41	"	1895
20,105,767 30	"	232,272,540 71	"	675,629	8,760,775	19,430,138 30	"	223,511,765 71	"	1896
20,145,692 25	"	252,418,232 96	"	724,113	9,484,888	19,421,579 25	"	242,933,344 96	"	1897
20,903,356 88 (1)	"	273,321,589 84 (1)	"	764,366	10,249,254	20,138,990 88 (1)	"	263,072,335 84 (1)	"	1898
23,393,358 21	"	298,714,948 05	"	909,335	11,058,649	22,583,963 21	"	285,656,899 05	"	1899
8,629,574 38	"	305,344,522 43	"	919,620	11,978,269	7,709,954 38	"	293,366,253 43	"	1900
9,756,724 03	"	315,101,246 46	"	906,299	12,884,568	8,850,425 03	"	102,246,678 46	"	1901
20,145,406 35	"	335,246,652 81	"	960,367	13,844,935	19,185,039 35	"	321,401,717 81	"	1902
367,657,007 46	32,410,354 65			13,844,935		355,933,717 46	34,531,999 65			
335,246,652 81						321,401,717 81				

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

ANNÉES. <small>(Pour les années antérieures à 1895, voir C. R. de 1894, ann. XI.)</small>	RECETTES PAR TRAINS DE							
	VOYAGEURS de toutes catégories.	TICKETS d'entrée dans les stations.	BAGAGES.	COLIS journaliers.	COLIS par exprès (Services intérieur et mixtes.)	PETITS PAQUETS en grande vitesse. (Services internationaux.)	FINANCES.	ÉQUIPAGES.
1880	37,767,012 38	"	902,272 28	"	964,981 "	1,179,855 59	228,500 53	38,311 69
1885	41,725,313 05	"	1,043,266 60	28,196 50	999,386 32	1,867,652 78	212,961 28	50,485 12
1890	44,939,856 66	161,100 60	1,080,335 90	41,728 "	1,115,543 27	1,917,148 51	219,083 38	53,031 85
1895	50,411,389 43	171,233 90	1,635,394 68	63,940 07	1,235,118 22	2,063,877 76	236,026 72	63,387 05
1896 (1)	52,877,800 11	182,393 60	1,723,496 17	67,016 84	1,294,551 58	2,046,974 76	269,436 18	66,433 82
1897 (1)	57,160,274 65	197,517 "	1,877,608 13	70,408 07	1,409,357 52	2,192,515 03	282,868 27	69,849 43
1898 (1)	59,977,620 84	208,134 80	1,896,282 30	77,804 03	1,559,965 "	2,402,494 90	315,453 50	78,071 63
1899	64,631,570 72	222,201 30	2,028,675 "	86,137 20	1,719,618 52	2,705,921 69	349,981 73	86,817 86
1900	68,586,802 64	233,340 70	2,157,523 51	88,326 09	1,729,534 69	2,984,846 98	356,261 78	88,820 62
1901	68,512,292 93	234,209 10	2,032,531 36	87,882 15	1,722,231 44	2,961,239 99	354,825 50	88,463 04
1902	70,083,242 59	236,513 10	2,009,748 96	91,544 67	1,757,342 73	3,312,879 22	366,692 57	91,901 76
Autres années	1,066,430,605 65	1,152,863 50	37,358,462 88	388,043 84	21,230,175 43	39,500,479 26	9,077,177 03	3,043,104 35
ENSEMBLE	1,083,083,650 55	2,979,597 60	55,745,597 77	1,091,027 46	39,737,700 72	85,135,586 47	12,289,268 47	3,618,678 21

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

N° XI. — Produits divers encaissés par le département

ANNÉES <small>(Pour les années antérieures à 1895, voir C. R. de 1894, ann. X.)</small>	LOCATION					PRIX DE VENTE		
	de terrains	de bâtimens.	de buffets et buvettes.	d'herbages, d'oseraies, etc.	de vidanges.	du mobilier et du matériel hors d'usage.	d'objets non réclamés.	d'arbres, de plantations, d'her- bages.
	1	2	3	4	5	6	7	8
1880	29,262 65	15,175 52	(1)	16,556 11	2,122,45	6,346 50	8,880 25	5,174 66
1885	24,114 12	17,784 27	"	13,838 41	(1)	16,822 24	18,690 70	10,575 83
1890	20,976 68	6,464 56	"	7,460 54	"	5,700 "	15,120 42	2,161 60
1895	17,579 02	7,583 17	"	7,432 92	"	4,973 "	13,783 94	11,916 70
1896	29,383 44	10,417 32	"	6,961 91	"	12,097 40	15,326 99	7,803 75
1897	19,250 45	8,614 67	"	5,876 01	"	11,526 "	12,737 50	5,570 20
1898	20,322 24	12,099 60	"	6,141 97	"	16,180 90	13,785 01	7,335 20
1899	19,948 95	9,230 36	"	4,880 82	"	9,980 30	24,191 23	14,417 23
1900	18,543 97	9,184 31	"	3,999 67	"	13,736 10	21,783 "	26,330 50
1901	19,771 27	15,615 32	"	3,344 18	"	30,636 "	26,775 40	19,465 40
1902	20,615 28	110,897 63	"	3,157 33	"	14,756 14	24,957 52	10,409 36
Autres années	876,844 68	291,649 36	700,805 42	497,100 59	56,818 38	719,332 42	525,177 74	368,607 32
ENSEMBLE	1,116,612 75	514,816 09	700,805 42	578,749 46	58,940 83	862,089 "	721,119 70	489,767 67

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

N° XII. — Ensemble des recettes

ANNÉES.	DES TRAINS DE		Des gestions provisoires des lignes rachetées en 1896 et en 1897. (1)
	VOYAGEURS.	MARCHANDISES.	
1880	41,474,889 22	72,510,599 18	»
1885	46,535,670 92	75,115,761 07	»
1890	50,150,989 98	91,059,905 77	»
1895	56,557,885 76	97,862,405 61	»
1896	59,152,887 24	101,194,764 48	2,497,001 62
1897	65,910,968 58	106,454,051 79	17,724,457 98
1898	67,204,558 57	116,666,400 51	7,655,520 22
1899	72,546,252 90	128,506,504 20	»
1900	76,955,455 85	132,160,952 24	»
1901	76,729,942 01	130,917,517 86	»
1902	78,726,022 48	156,548,455 14	»
Autres années	1,189,525,766 42	1,900,252,842 12	»
ENSEMBLE	1,879,248,827 71	3,087,079,917 75	27,854,979 82

par nature de produits.

VOYAGEURS.			RECETTES PAR TRAINS DE MARCHANDISES				
CHEVAUX.	PRODUITS extraordinaires.	TOTAL.	MESSAGERIES (Petites marchandises.)	GROSSES marchandises.	CHEVAUX et bestiaux.	PRODUITS extraordinaires.	TOTAL.
119,073 46	274,682 29	41,471,689 22	4,697,766 65	61,424,595 72	1,062,220 42	2,126,016 49	72,310,599 18
157,575 01	465,934 22	46,551,670 92	5,219,047 96	64,597,129 69	1,086,111 29	1,913,472 "	73,115,761 07
164,413 63	448,748 29	50,150 989 98	5,826,231 91	81,070,947 11	1,271,100 34	2,871,626 41	91,039,905 77
194,706 76	439,109 17	50,537,853 76	6,653,180 66	86,302,149 99	1,369,618 12	3,537,454 84	97,862,403 61
207,835 98	416,948 20	59,152,88 24	7,089,583 03	90,096,157 44	1,432,542 74	2,866,481 25	101,194,761 46
218,659 86	431,910 63	63,910,968 36	7,360,757 71	91,778,292 59	1,507,148 05	2,787,833 44	106,434,931 79
243,950 85	444,551 52	67,204,338 37	8,147,346 73	103,128,218 06	1,681,470 26	3,709,365 26	116,666,400 31
271,292 12	444,021 76	72,546,232 90	8,981,155 09	113,758,904 37	1,869,924 26	3,989,520 46	128,596,504 20
278,401 97	451,776 85	76,933,435 83	9,032,971 19	117,739,073 23	1,918,930 11	3,409,955 71	132,160,932 24
277,212 73	459,058 77	78,729,942 01	8,494,827 95	117,039,924 04	1,910,731 02	2,975,832 83	139,917,317 86
288,926 73	487,230 15	78,726,023 48	9,178,206 98	123,205,423 02	1,931,473 69	2,173,352 15	136,548,455 14
4,178,083 42	4,976,711 06	1,189,325,766 42	149,957,560 61	1,665,558,212 33	25,014,219 22	66,627,849 94	1,900,232,842 12
6,624,132 55	11,743,677 90	1,879,248,627 71	221,153,635 81	2,721,963,029 79	45,195,491 33	98,783,760 82	3,087,079,917 75

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

Argent non réclamé.	Droits d'affichage	Excédents de droits d'ancien sur fonds d'ad- judication.	Produits des lignes du Grand Luxembourg	Reducations resultant des art 6 et 42 de la loi sur les mises du 21 avril 1810	Droits de magasinage	Acquies versés par la ville de Gand en rembour- sement d'avances.	TOTAUX.
9	10	11	12	13	14	15	16
3,265 87	(1)	"	"	"	(1)	"	88,786 01
2,738 65	"	"	"	"	"	"	104,474 24
2,127 26	"	"	"	912 36	"	"	60,923 32
3,065 10	"	"	"	729 29	"	"	67,063 14
4,781 68	"	"	"	339 07	"	"	87,111 56
3,827 18	"	"	"	326 47	"	"	67,127 46
3,723 25	"	"	"	331 63	"	"	79,919 80
2,931 82	"	"	"	901 02	"	"	86,481 73
3,627 61	"	"	"	738 11	"	"	97,943 27
4,377 21	"	"	"	1,312 66	"	"	121,297 44
3,366 86	"	"	"	2,909 48	"	"	191,169 60
57,647 36	50,589 85	2,520 51	74,131 66	6,563 47	342,037 42	200,000 "	4,769,826 16
95,479 85	50,589 85	2,520 51	74,131 66	15,063 86	342,037 42	200,000 "	5,822,723 77

d'après les droits constatés.

ENSEMBLE.	PRODUITS DIVERS. (ANNEXE XI.)	TOTAL GÉNÉRAL.	Observations
115,785,288 40	88,786 01	115,874,074 41	(1) Voir page 1 du C. R. de 1898 et son annexe IX.
119,669,451 99	104,474 24	119,775,906 25	
141,190,895 75	60,925 52	141,251,819 07	
154,400,287 57	67,065 14	154,467,350 51	
162,844,655 52	87,111 56	162,931,764 88	
188,089,458 55	67,727 48	188,157,185 85	
191,301,258 90	79,919 80	191,584,178 70	
201,142,757 10	86,481 75	201,229,218 85	
209,096,568 07	97,945 27	209,194,511 54	
207,647,259 87	121,297 44	207,768,557 51	
211,274,477 62	191,169 60	211,465,647 22	
(2) 5,088,951,506 41	4,769,826 18	5,095,701,532 59	(2) Déduction faite de fr. 627,102,15 montant d'une créance irrécouvrable. (Voir C. R. de 1892, ann. III)
4,995,556,625 45	5,822,723 77	4,999,379,546 92	

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

	1897.	1898.	1899.	1900.	1901.	1902.
Recettes brutes	188,137,185 83	191,584,178 70	201,229,218 83	209,194,314 34	207,768,557 31	215,465,647 22
Dépenses d'exploitation (1)	109,904,349 56	112,902,678 62	118,661,088 59	140,428,194 93	139,587,582 85	135,478,385 56
Excédent des recettes . .	78,232,836 27	78,681,500 08	82,568,130 24	68,766,116 41	68,180,974 46	79,987,261 66
Parts de recettes versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes et re- devance fixe	5,723,068 07	5,340,133 56	5,749,948 14	4,945,448 56	4,845,166 56	4,882,994 73
Reste disponible pour les charges	72,509,768 20	73,341,366 52	76,818,182 10	63,820,667 85	63,365,807 90	75,104,266 93
Charges des capitaux {						
Intérêts	54,668,791 97	55,147,855 62	56,543,214 94	58,485,732 78	55,306,328 12	56,741,255 61
Amortissement progressif	6,109,683 27	6,348,613 99	6,650,355 65	6,995,082 44	8,029,385 98	8,396,263 82
Ensemble	60,778,475 24	61,496,469 64	63,193,567 59	65,480,815 22	63,335,714 10	65,137,519 43
Soldes {						
actifs	41,731,292 96	44,844,896 91	43,624,614 51	»	30,093 80	9,966,747 50
passifs	»	»	»	1,660,447 37	»	»
Bénéfice réel en tenant compte de l'amortisse- ment annuel et de l'ac- croissement de la valeur des approvisionnements, mais non compris les intérêts réciproques (V ^e page 6).	22,112,758 59	21,504,826 32	22,530,340 54	11,654,539 33	12,253,627 24	17,838,921 86

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

N° XIV. — *Décomposition du compte de premier établissement et de parachèvement du réseau appartenant à l'État, y compris les lignes rachetées. Frais de parachèvement des lignes exploitées moyennant parts de recettes ou loyer. — Période quinquennale 1898-1902 et dernière année (1897) de la période précédente.*

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

		1897.
A. Lignes construites directement par l'État :		
Lignes exploitées.	<ul style="list-style-type: none"> Premier établissement et travaux de parachèvement livrés à l'exploitation Travaux d'extension non achevés à fin d'exercice 	<ul style="list-style-type: none"> 395,466,994 40 a) 9,280,816 70 a) 9,462,842 08
Lignes en construction.		404,210,653 27
Ensemble pour lignes construites directement par l'État		
B. Lignes construites à forfait pour compte de l'État :		
Lignes construites en exécution des conventions-lois des 31 janvier/15 mars 1873 et 21 juillet/23 août 1885, 19 décembre 1876, 1 ^{er} et 26 juin 1877 et 9-10 juin 1878.	<ul style="list-style-type: none"> en exploitation (1) en construction 	<ul style="list-style-type: none"> 156,008,124 10 " 11,680,875 48 a) 103,092 96
Parachèvement.	<ul style="list-style-type: none"> Travaux livrés à l'exploitation — d'extension, non achevés à fin d'exercice 	<ul style="list-style-type: none"> 167,793,092 54
Ensemble pour lignes construites à forfait		
C. Lignes rachetées :		
Mons à Manage (capital représentatif des annuités).		10,525,041 76
Pépinster à Spa (rachat par annuités en 1872 et comptant en 1877)		6,782,031 08
Dendre et Waes (— en 1876 — en 1877)		52,703,069 51
Saint-Ghislain à Erbisou.		2,385,000 "
Lierre à Turnhout		4,300,000 "
Anvers à la frontière par Esseben (estimation-litige fr. 12,500,000) (2)		"
Marbais à Virton et à Lumetou y compris les parachèvements effectués au moyen de retenues faites sur le prix d'achat		6,937,645 50
Réseau des Flandres.	<ul style="list-style-type: none"> Coût Remboursement des cautionnements 	<ul style="list-style-type: none"> 17,380,762 72 61,219 70
Bassins Houillers (capital représentatif des annuités)		194,208,800 "
Luxembourg		127,335,106 80
Anvers à Gand par Saint-Nicolas.		14,700,615 41
Liégeois-Limbourgeois.		34,990,680 50
Gand-Ecclou		7,734,600 "
Grand Central Belge		(3) 216,218,884 27
Plateaux de Herve		23,116,178 25
Sichem à Montaignu		"
Liège à Visé		"
Hesbaye-Coudroy		"
Saint-Trond-Bassel.		"
Parachèvement.	<ul style="list-style-type: none"> Travaux prévus lors du rachat Autres travaux livrés à l'exploitation Travaux d'extension, non achevés à fin d'exercice 	<ul style="list-style-type: none"> 13,101,927 16 (4) 57,765,833 19 a) 621,073 03
Ensemble pour lignes rachetées		
D. Lignes exploitées moyennant redevance fixe ou part de recettes :		
Parachèvement.	<ul style="list-style-type: none"> Travaux livrés à l'exploitation — non achevés à fin d'exercice 	<ul style="list-style-type: none"> (5) 9,434,647 41 a) 6,903 94
Ensemble pour lignes louées par l'État		
E. Dépendances des stations : excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes tournantes, etc., réservoirs, candélabres, éclairage électrique et au gaz, etc.		
		40,399,584 92
F. Dépenses générales pour étude de projets de construction de lignes : personnel, mobilier, frais de bureau, etc.		
		11,729,052 23
G. Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines et outillage des ateliers, etc.		
1 ^o Commandé par l'État.		260,793,192 30
2 ^o Repris aux compagnies		90,107,597 20
Ensemble pour matériel roulant, machines et outillage des ateliers, etc.		
		350,900,789 50
H. Intérêts intercalaires des capitaux.		
		Ensemble des capitaux engagés par l'État
		1,775,364,078 77
		10,076,721 12
		a) 1,006,665 88
Total général de premier établissement. — fr.		
		1,795,447,465 77
Pour faire ressortir le capital entré dans le domaine exploité, il faut déduire :		
1 ^o pour lignes en construction et travaux d'extension non achevés (voir littéras a ci-dessus).		20,482,294 88
2 ^o pour aliénation d'immeubles, subsides, etc. (Amortissement indirect. Voir annexe II.)		6,233,819 43
Reste capital utile. — fr.		
		1,768,731,351 66

(1) 1^o Non compris 2,835,500 francs payés à la Banque de Belgique, à titre d'indemnités, et pris en charge par le département des finances : l'État ayant distrait de l'entreprise les lignes visées par la loi du 26 juin 1877, savoir : Bruxelles à Londerzeel par Zellik; Bruxelles au bois de la Cambre; Couillet à Châtelet et Chimay à la frontière française.
2^o Non compris fr. 4,175,201-16 représentant le montant pris en charge par le département des finances, des diverses indemnités payées aux sociétés de construction en raison de ce que l'État a distrait des concessions octroyées, les lignes de Melleet à Hastière, d'Hastière à Gedinne et de Baronville à Eprave.

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

(3) Y compris les 12,500,000 francs faisant l'objet du renvoi (2) ci-dessus et une somme de fr. 2,716,780-19 payée pour la section d'Aix à la frontière, en exécution de la convention du 13 avril 1897 avec le gouvernement prussien (art. 5, § 2, de la loi de rachat).

(4) Y compris fr. 1,037,531-59 pour les Plateaux de Herve rachetés en 1897.

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

1898.	1899.	1900.	1901.	1902.	Différences entre 1901 et 1902
401,448,726 23 a) 8,111,280 40 a) 9,081,276 61	413,055,200 60 a) 12,640,510 64 a) 6,324,108 71	419,324,098 50 a) 16,983,136 69 a) 9,316,435 59	423,198,234 50 a) 22,103,644 73 a) 16,279,888 70	434,198,738 28 a) 25,771,368 04 a) 18,400,168 65	9,000,503 78 a) 3,664,723 31 a) 2,120,379 95
418,641,283 24	432,019,819 85	445,623,670 78	463,584,767 93	478,370,274 97	14,785,607 04
156,009,124 10	a) 156,009,124 10	156,009,124 10	156,009,124 10	156,009,124 10	"
"	"	"	"	"	"
12,602,588 93 a) 65,658 54	13,517,953 31 a) 84,345 44	14,651,400 28 a) 3,793 10	15,265,006 01 a) 27,504 74	15,641,379 16 a) 08,680 62	376,373 15 a) 71,175 88
168,677,371 57	169,611,422 85	170,664,317 48	171,301,634 85	171,749,183 88	447,549 03
719,399,621 50	719,752,992 85	729,777,642 85	758,696,402 85	758,696,402 85	"
353,371 20	10,024,650 "	24,738,160 "	4,180,600 "		
"	"	"	"		
13,101,927 16	(6) 13,132,112 27	(8) 13,193,665 38	13,193,665 38	13,193,665 38	"
62,015,558 56	66,346,692 22	(9) 74,486,162 58	79,609,984 44	87,012,003 50	7,402,019 16
a) 786,937 82	a) 878,871 08	a) 992,269 39	a) 2,192,325 76	a) 2,457,084 34	a) 264,758 58
793,659,416 30	810,155,318 42	847,368,800 20	833,692,378 43	861,339,136 07	7,666,777 64
9,761,877 97 a) 89,395 07	10,178,036 19 a) 61,887 14	(10) 8,129,228 05 a) 52,709 95	8,316,528 20 a) 13,640 62	8,449,208 88 a) 88,667 59	132,680 68 a) 75,026 97
9,842,273 04	10,239,923 33	8,181,938 "	8,330,168 82	8,537,876 47	207,707 65
42,710,961 08	45,439,144 71	46,907,108 74	49,615,724 60	52,014,985 20	2,399,260 60
12,369,380 38	12,845,287 95	13,311,999 93	13,614,834 79	14,044,308 35	429,473 56
277,032,190 19 90,107,597 20	291,374,984 54 (7) 90,895,929 61	318,336,501 12 90,895,929 61	357,215,341 83 90,895,929 61	395,260,630 37 90,895,929 61	38,045,288 54 "
367,139,787 39	382,270,914 15	409,232,430 73	448,111,271 44	486,156,559 98	38,045,288 54
1,815,040,473 09 19,802,473 39 a) 944,138 97	1,862,681,831 26 20,208,840 09 a) 1,242,440 21	1,941,289,985 86 (11) 20,414,145 32 a) 1,019,585 34	2,008,250,780 86 20,585,600 85 a) 2,834 710 37	2,072,232,344 92 20,867,906 98 a) 3,952,203 16	63,961,564 06 282,306 13 a) 1,117,492 79
1,835,787,085 45	1,884,033,111 56	1,963,623,696 52	2,031,671,092 08	2,097,052,455 06	65,381,362 98
19,071,687 41 6,283,839 62	21,232,163 22 6,314,570 70	29,267,930 06 (12) 4,075,413 34	43,454,714 92 5,071,367 21	50,768,172 40 5,183,324 82	7,313,457 48 111,967 61
1,810,431,558 42	1,856,486,377 64	1,929,380,353 12	1,983,145,009 95	2,041,100,937 84	57,955,947 89

(5) Déduction faite de fr. 1,057,551-59 pour les Plateaux de Herve rachetés en 1897.
(6) Y compris une somme de fr. 50,185-11, remboursée au Grand Central Belge pour travaux d'extension, etc., effectués par la Compagnie, pendant sa gestion pour compte de l'Etat, en 1897.
(7) Y compris une somme de fr. 2,699-41, remboursée au Grand Central Belge pour acquisition de matériel en extension pendant sa gestion pour compte de l'Etat, en 1897.
(8) Y compris une somme de fr. 41,355-11, remboursée au Grand Central belge pour travaux d'extension, etc., effectués par la Compagnie pendant sa gestion pour compte de l'Etat, en 1898.
(9) Y compris fr. 2,515,566-52 pour la ligne de Hesbaye-Condroz, rachetée en 1900.
(10) Déduction faite de fr. 2,513,566-52 — — — — —
(11) Y compris une somme de fr. 50,520-29, montant des intérêts intercalaires afférents à la ligne de Landen-Saint-Trond en 1856 soustraite du capital, à cette époque, et rajoutée au capital en 1900, ensuite de la reprise de l'exploitation de cette ligne par l'Etat.
(12) Déduction faite de la somme de fr. 1,561,892-99, valeur de la ligne de Landen-Saint-Trond, comprise dans les amortissements indiqués depuis 1856 et réintroduite dans le capital utile en 1900, ensuite du rachat de la ligne de St-Trond à Basselt.

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

		1897.	1898.	1899.	1900.	1901.	1902.			
Longueur effective, en mètres courants, des lignes exploitées par l'État, au 31 décembre.	double voie.	1,406,313	1,461,973	1,347,821	1,592,222	1,622,261	1,632,798			
	simple voie.	1,934,348	2,551,489	2,511,677	2,467,861	2,426,228	2,597,567			
	Ensemble.	(1) 3,340,663	4,013,462	4,059,498	4,060,083	4,048,489	4,050,163			
Longueur effective, en mètres courants, au 31 décembre, des lignes appartenant à l'État.	double voie.	1,244,074	1,297,804	1,379,787	1,424,593	1,454,632	1,485,169			
	simple voie.	1,729,154	2,331,824	2,293,033	2,331,362	2,309,929	2,281,068			
	Ensemble.	(2) 2,973,228	3,629,628	3,672,820	3,756,155	3,764,561	3,766,237			
Longueur moyenne des lignes exploitées par l'État.		(3) 3,340,040	4,003,914	4,059,594	4,060,083	4,048,489	4,049,270			
Mètres courants de rails	en acier	voies principales.	de 52 kilog. par mètre.	2,643,474	2,723,066	2,727,433	2,728,268	2,728,110	2,754,320	
			de 40.6 — — . . .	»	»	»	455,225	951,592	1,354,571	
			de 38 kilog. — . . .	5,976,312	7,057,103	7,531,372	6,977,293	6,754,033	6,592,246	
		voies de garage, de chargement et de déchargement.	de 35 kilog. et moins par mèt.	13,818	153,969	263,101	356,309	214,536	210,716	
			de 52 kilog. par mètre . .	12,117	24,710	23,369	27,338	30,662	38,190	
			de 40.6 — — . . .	»	»	»	40	2,812	9,823	
			de 38 kilog. — . . .	2,005,144	2,261,632	2,452,553	2,553,013	2,720,461	2,993,563	
			de 35 kilog. et moins par mèt.	231,037	284,083	293,503	329,774	337,864	351,108	
			de 52 kilog. par mètre . .	2,635,391	2,747,776	2,732,822	2,733,806	2,738,772	2,772,710	
		en général.	de 40.6 — — . . .	»	»	»	455,263	954,404	1,344,396	
			de 38 kilog. — . . .	7,981,436	9,318,737	9,764,003	9,532,310	9,474,316	9,387,811	
			de 35 kilog. et moins par mèt.	264,833	418,034	360,606	686,083	332,220	361,824	
		en fer	voies principales.	de 38 kilog. par mètre . .	633,093	670,927	553,388	422,347	347,223	283,839
				de 33 kilog. et moins —						
			Voies de garage, de chargement et de déchargement.	de 38 kilog. par mètre . .	1,792,471	1,998,132	1,976,273	2,001,144	1,973,984	1,927,992
de 33 kilog. et moins —										
en général.	de 38 kilog. par mètre . .		2,447,566	2,669,079	2,511,663	2,423,491	2,321,209	2,211,831		
de 33 kilog. et moins —										

Consommation annuelle de rails d'acier	quantités totales (tonnes)	15,641	15,000	12,000	24,000	24,465	24,074
	sommes totales dépensées	1,856,500	1,762,500	1,550,000	3,060,000	5,122,775	5,156,246
	prix moyen par tonne.	118,69	117,50	127,50	127,50	(4) 127,64	151,08
chêne	voies principales	5,659,419	6,475,216	6,624,556	6,655,510	6,678,579	6,778,896
	voies accessoires	1,649,810	2,444,825	2,494,917	(4) 2,127,550	2,192,888	2,296,552
	Ensemble	7,308,929	8,920,041	9,119,473	(4) 8,782,840	8,871,467	9,075,248
sapin	voies principales	57,586	65,285	55,753	44,750	59,282	52,653
	voies accessoires	248,158	255,760	246,941	247,040	255,619	224,449
	Ensemble	305,544	319,045	500,694	291,790	274,901	257,102
hêtre	voies principales	17,183	18,441	18,423	21,025	29,145	35,625
	voies accessoires	855	895	956	956	956	1,556
	Ensemble	18,020	19,336	19,379	21,981	30,101	37,181
Prix moyen (créosotage compris) des billes en chêne de 0 ^m .26 sur 0 ^m .14 acquises dans l'année.		6,04	5,89	6,15	(4) 6,06	6,55	6,47
Longueur des voies (simples) sur longrines et traverses métalliques	voies principales (mètres courants)	75,559	98,622	94,250	78,982	67,267	60,758
	voies accessoires (—)	162,229	169,057	175,499	161,620	159,782	142,115
	Ensemble (—)	237,568	267,679	267,729	240,602	227,049	202,853
Longueur des lignes armées	du block-system (—)	1,137,988	1,134,535	1,154,555	1,190,555	1,194,665	1,194,665
	de grosses sonneries (—)	668,203	722,844	722,844	716,844	695,595	695,595
	munis de barrières manœuvrées sur place et à la main.	2,780	3,542	5,527	5,512	5,465	5,420
Nombre de passages à niveau.	— — à bascules ou roulantes, manœuvrées à distance.	707	869	869	857	855	845
	ouverts et non surveillés	1,507	2,050	2,025	1,990	(4) 2,008	2,015
	Ensemble	4,994	6,441	6,419	6,559	(4) 6,526	6,280
Dépense annuelle pour le gardiennage des passages à niveau	2,441,154	2,858,850	2,925,484	2,951,138	2,918,851	2,884,210	
Nombre de passages à niveau supprimés dans l'année	29	27	28	60	44	46	
Nombre de raccordements et gares privées	901	1,061	1,120	1,158	1,195	1,224	
Nombre de raccordements de lignes vicinales aux stations gérées par l'État	51	67	77	81	85	90	
Nombre de traversées de voies de l'État par des lignes vicinales	45	62	64	68	74	77	
Valeur au 31 décembre des approvisionnements des voies et travaux	12,522,552	13,444,965	14,500,187	15,747,444	17,908,121	17,518,075	

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

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

(2) — — — — — de 3,608k.4 — — — — —

(3) — — — — — moyenne en 1897 — — — — —

(4) Chiffres rectifiés

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

	1897.	1898.	1899.	1900.	1901.	1902.
Nombre de locomotives.	2,257	2,571	2,617	2,690	2,859(*)	2,967
— de voitures automotrices.	54	59	59	54	49(*)	54
— de tenders (indépendants de la locomotive).	1,507	1,705	1,750	1,854	1,920(*)	2,070
— de voitures à voyageurs, y compris la partie « voiture » des voitures à vapeur et des voitures-fourgons, etc.	4,527	4,875	5,105	5,305	5,678(*)	6,565
— de véhicules divers pour trains de voyageurs : (fourgons à bagages, wagons fermés pour petits colis, boxes, etc.)	1,548	1,892	1,841	1,858	1,924	1,955
— de voitures motrices pour ligne vicinale électrique	»	»	12	12	12	12
— de voitures remorquées	»	»	12	12	20	20
— de wagons à marchandises	48,788	57,801	59,058	62,700	65,540	65,845
— de véhicules pour services divers : pour embranchements de charbonnages, pour l'entretien de la route, wagons de secours, etc., etc.	1,477	1,497	1,510	1,522	1,508	1,485
— de bâches.	17,626	22,574	20,828	20,725	25,905	24,478
Parcours kilométrique des locomotives de l'État						
{ productif de recettes. { trains de voyageurs	27,561,960	30,165,757	35,551,992(*)	54,751,112(*)	55,459,225(*)	56,667,451(*)
{ trains de marchandises,	25,857,825	25,574,591	27,864,787	29,752,859	30,018,549	52,040,909
{ pour le service : trains de route, à vide ou en manœuvre	14,852,489	15,741,582	17,456,125	18,520,000	19,457,354	20,229,652
Consommation de charbon des locomotives						
{ quantités (tonnes)	914,648	993,052	1,155,915	1,268,019	1,256,095	1,528,476
{ prix moyen par tonne.	8 15	9 16	11 15	17 79	17 56	12 19
{ dépenses	7,455,149	9,094,355	12,865,140	22,558,452	21,801,520	16,118,584
Consommation de charbon par locomotive-kilomètre en général.						
{ quantités (kilogr.)	15 81	13 89	14 64	15 28	14 79	14 94
{ dépenses	0,112	0,127	0,165	0,272	0,257	0,182

Nombre annuel de trains	{	de voyageurs	745,025	791,611	846,671	927,019	946,062	960,654	
		de marchandises	521,348	570,166	644,566	669,705	667,767	685,110	
		de service	26,668	28,209	26,867	28,579	29,456	26,648	
Parcours des trains, productif de recettes	{	voyageurs	26,867,759	29,461,211	32,458,418 ^(*)	35,677,875 ^(*)	35,954,409 ^(*)	34,928,861 ^(*)	
		marchandises	19,584,421	21,200,297	25,070,464	24,459,857	24,674,755	26,522,507	
Parcours des trains de service			346,224	359,555	468,890	404,172	596,586	597,554	
Éclairage	{	électrique	nombre d'installations	55	55	57	40	41	44
			— de lampes à arc	1,055	1,507	1,459	1,692	1,787	1,905
			— de lampes à incandescence	2,679	5,566	5,804	4,026	4,445	4,902
			— total de foyers	5,752	4,675	5,265	5,718	6,250	6,805
			intensité totale des foyers, en ampères	11,798,5	14,401,5	16,185,6	18,354,6	19,526,2	20,515,7
	{	gaz	nombre de becs	24,786	25,505	25,710	26,059	26,096	26,048
			consommation totale, en mètres cubes	5,852,812	5,865,455	5,625,926	5,425,075	4,969,049	4,561,550
			dépense totale	692,645	682,204	656,705	659,525	582,756	555,891
	{	pétrole	quantités consommées, en litres	5,622,156	4,176,689	4,875,294	5,250,504	5,666,271	6,289,586
			dépense totale	598,457	542,970	755,561	876,854	650,488	817,646
{	huile de colza épurée	quantités consommées, en kilog.	505,458	560,102	607,267	624,045	686,172	641,550	
		dépense totale	322,605	516,010	294,059	374,427	422,819	372,472	
Graissage (huiles, suif et graisses)	{	consommation totale, en kilog	1,902,625	2,155,495	2,450,841	2,728,256	3,249,776	3,740,542	
		dépense totale	414,545	444,118	465,502	615,528	852,954	956,025	
Valeur, au 31 décembre, des approvisionnements du service de la traction et du matériel			16,998,089	19,472,549	20,672,504	25,744,902	27,778,572	27,844,351	

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

1) Chiffres rectifiés.

(2) Non compris 14,270 kilomètres en 1902, 10,169 kilomètres en 1901, 15,991 kilomètres en 1900 et 6,806 kilomètres en 1899 se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal 352,246 kilomètres en 1902, 268,276 kilomètres en 1901, 272,666 kilomètres en 1900 et 92,244 kilomètres en 1899 se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

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

	UNITÉ.	1897.		1898.		
		MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.	
Voyageurs sur les lignes à écartement normal.	Service intérieur . . .	Voyages.	80,888,801	42,899,521 79	91,405,620	46,184,002 11
	Services mixtes . . .	»	7,128,189	3,875,847 52	7,225,918	5,885,808 61
	— internationaux . . .	»	5,542,795	8,552,097 54	5,528,190	7,909,739 12
	Surtaxes pour trains et voitures de luxe.	—	»	52,408 »	»	»
Voyageurs de la ligne vicinale de Mons à Boussu.		Voyages.	»	»	»	»
	Ensemble . . .	—	91,359,843	57,160,274 65	101,957,734	59,977,629 84
Bagages . . .	service intérieur . . .	Quintaux	254,485	746,541 29	232,565	806,627 98
	— mixtes . . .	»	50,705	70,651 28	26,875	68,844 56
	— internationaux . . .	»	145,995	1,060,615 56	157,005	1,020,809 96
	Ensemble . . .	»	408,879	1,877,608 13	416,841	1,896,282 30
Petites marchandises.	service intérieur . . .	Quintaux	2,725,581	7,790,272 05	5,106,298	8,864,457 92
	— mixtes . . .	»	540,084	1,050,251 25	474,451	920,677 84
	— internationaux . . .	»	801,554	2,192,515 05	771,514	2,402,491 90
	Ensemble . . .	»	4,070,999	11,033,038 33	4,352,043	12,187,610 66
Grosses marchandises.	service intérieur . . .	Tonnes.	17,946,589	55,407,287 29	20,576,595	60,550,754 77
	— mixtes . . .	»	6,656,756	15,162,089 04	5,404,745	11,558,255 08
	— internationaux . . .	»	9,162,076	28,508,916 26	9,989,058	51,239,250 21
	Ensemble . . .	»	33,745,401	94,778,292 59	35,970,176	103,128,218 06
Finances . . .	service intérieur . . .	Groupes	(¹)	239,602 76	(¹)	261,261 07
	— mixtes . . .	»	(¹)	19,051 20	(¹)	16,700 78
	— internationaux . . .	»	(¹)	54,214 51	(¹)	57,491 05
	Ensemble . . .	»	(¹)	282,868 27	(¹)	315,453 50
Équipages . . .	service intérieur . . .	Voitures	1,722	54,281 09	1,962	61,785 67
	— mixtes . . .	»	97	5,457 81	156	5,015 68
	— internationaux . . .	»	488	12,150 55	315	15,292 28
	Ensemble . . .	»	2,307	69,849 43	2,631	78,071 63
Chevaux et bestiaux.	service intérieur . . .	Expédit.	44,544	1,280,284 98	49,720	1,456,817 76
	— mixtes . . .	»	10,408	89,385 09	10,198	78,555 56
	— internationaux . . .	»	9,255	556,159 84	10,596	590,247 79
	Ensemble . . .	»	63,905	1,725,807 91	70,314	1,925,421 11
Autres produits .	Tickets d'entrée dans les stations.	—	»	197,517 »	»	208,134 80
	Produits extraordinaires.	—	»	5,219,744 06	»	4,155,916,78
	Produits divers . . .	—	»	67,727 48	»	79,919 80
	Ensemble . . .	—	»	3,484,988 54	»	4,441,971 38
Recettes totales . . .	Francs.	»	170,412,727 85	»	183,950,658 48	
Recette moyenne par voyageur embarqué . .	—		0 62		0 59	
Produit moyen par tonne de grosses marchand.	—		2 81		2 87	
Nombre de stations, haltes, points d'arrêt, etc.. au 31 décembre.	—		1,052		1,205	

(¹) Ce tableau ne comprend pas les résultats afférents aux gestions provisoires, pour compte de l'Etat, des lignes rachetées en 1896 et en 1897.
(²) L'absence d'indications relatives au mouvement d'expéditions « finances » résulte de ce que cette rubrique comporte, outre les

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

1899.		1900.		1901.		1902.	
MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.
105,664,561	49,770,448 62	111,162,272	51,559,870 99	111,710,216	52,602,980 54	115,770,610	55,845,244 95
7,140,966	3,869,297 66	7,451,185	6,253,134 64	7,887,280	6,657,018 07	8,162,028	7,126,565 94
5,775,611	8,782,671 42	4,505,914	10,575,178 96	4,055,742	8,900,172 42	4,258,712	8,953,607 12
»	163,052 67	»	238,605 60	»	211,987 50	»	»
277,282	49,100 55	810,077	159,814 45	821,165	140,104 86	918,294	155,824 60
114,858,223	64,631,570 72	123,710,046	68,566,602 64	124,454,401	68,512,292 93	127,109,684	70,083,242 59
268,045	850,018 01	270,451	848,591 65	275,475	870,090 52	266,545	850,717 44
25,912	61,158 24	24,618	67,166 26	24,412	67,100 57	25,221	65,275 77
155,561	1,114,498 75	179,479	1,241,765 62	155,760	1,095,540 47	154,951	1,095,755 75
447,516	2,028,675 »	474,228	2,157,523 51	453,656	2,032,531 36	444,495	2,009,748 96
5,428,277	9,880,828 89	5,596,279	9,957,575 82	5,572,551	9,956,800 57	4,504,791	10,141,148 91
418,190	897 076 92	128,501	895,236 15	407,595	868,140 97	555,987	882,044 74
847,918	2,705,921 69	869,896	2,984,846 98	857,526	2,961,259 99	860,008	3,512,879 22
4,694,385	13,492,827 50	4,894,676	13,835,678 95	4,837,072	13,766,181 53	5,458,786	14,339,972 90
25,046,710	67,551,786 34	25,125,616	67,795,020 09	25,516,880	67,651,578 24	24,230,511	69,065,244 65
4,855,354	11,242,458 65	4,800,186	11,194,575 58	4,666,727	10,879,824 01	4,941,112	11,065,549 74
11,350,974	55,181,639 58	15,156,940	58,811,479 56	12,248,251	58,504,521 79	15,450,596	45,076,829 25
39,433,018	113,758,904 37	41,062,742	117,799,075 23	40,231,838	117,035,924 04	42,611,819	123,205,423 02
(¹)	291,483 02	(¹)	295,479 75	(¹)	292,867 42	(¹)	298,978 60
(¹)	16,272 67	(¹)	16,205 36	(¹)	15,747 78	(¹)	16,016 52
(¹)	42,226 04	(¹)	46,578 69	(¹)	46,210 50	(¹)	51,697 65
(¹)	349,981 73	(¹)	356,261 78	(¹)	354,825 50	(¹)	366,692 57
2,595	68,910 59	2,504	69,582 44	2,566	69,257 68	2,727	70,682 44
105	2,956 42	168	2,925 92	68	2,841 71	65	2,890 16
610	14,971 05	845	16,514 26	540	16,585 65	221	18,529 16
3,108	86,817 86	3,517	88,820 62	2,974	88,463 04	3,011	91,901 76
55,425	1,625,554 68	58,184	1,636,468 49	57,809	1,655,054 20	56,576	1,667,150 68
8,445	76 546 97	7,572	76,921 80	8,565	75,884 54	9,997	75,144 25
12,060	459,554 73	12,217	481,841 79	11,246	481,007 21	10,475	558,125 51
75,930	2,141,216 38	77,973	2,197,332 08	77,420	2,187,945 75	76,848	2,280,400 42
»	222,201 50	»	255,540 70	»	254,209 10	»	256,815 10
»	4,450,842,24	»	5,861,752 56	»	5,454,886 62	»	2,660,582 50
»	86,481 75	»	97,945 27	»	121,297 44	»	191,169 60
»	4,739,225 27	»	4,193,016 53	»	3,790,393 16	»	4,088,265 00
»	201 229,218 83	»	209,194,311 34	»	207,768,557 31	»	215,465,647 22
0 56		0 551		0 548		0,550	
2 89		2 87		2 91		2 89	
1,255		1,266		1,275		1,284	

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

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

	DATES des reprises.	1902.			1901.
		DOUBLE VOIE.	SIMPLE VOIE.	ENSEMBLE.	
A. Lignes construites directement par l'État . . .	—	688,703	212,370	901,073	895,364
B. — — — à forfait pour son compte	—	75,319	612,007	717,386	718,046
Mons à Manage.	1 janv. 1857	24,366	•	24,366	24,366
Luxembourg	1 janv. 1873	235,860	72,607	308,467	308,467
Bassins-Houillers.	1 janv. 1871	224,455	383,404	607,859	607,411
Pepinster à Spa.	16 sept. 1872	•	12,508	12,508	12,508
Dendre-et-Waes ⁽¹⁾	1 mai 1876	100,095	1,642	101,737	101,737
Lignes des Flandres	1 janv. 1878	22,698	207,272	229,970	229,918
Saint-Ghislain à Erbisœul	16 sept. 1879	•	9,241	9,241	9,241
Anvers à la frontière néerlandaise.	1 juillet 1880	26,910	•	26,910	26,910
Marbehan à Virton	15 mars 1881	•	32,012	32,012	32,012
C. Lignes rachetées.					
Lierre à Turnhout	1 mars 1882	•	38,607	38,607	38,607
Anvers à Gand ⁽²⁾	1 janv. 1896	13,568	36,132	49,700	49,700
Gand à Eecloo ⁽³⁾	1 janv. 1897	•	14,377	14,377	18,746
Grand-Central belge ⁽⁴⁾	1 janv. 1897	55,282	373,916	429,198	428,702
Liégeois-Limbourgeois ⁽⁵⁾	1 janv. 1896	•	116,495	116,495	116,495
Sichem à Montaigu	1 juillet 1898	•	3,594	3,594	3,594
Plateaux de Herve ⁽⁶⁾	7 sept. 1897	•	32,729	32,729	32,729
Hesbaye-Condruz ⁽⁷⁾	1 janv. 1900	•	74,228	74,228	74,228
Liège-l. à la front.holland.	1 janv. 1899	17,913	•	17,913	17,913
Saint-Trond à Hasselt ⁽⁸⁾ .	1 juil. 1900	•	17,867	17,867	17,867
		721,447	1,426,631	2,147,778	2,151,151
Longueur totale des lignes appartenant à l'État	•	1,485,169	2,281,068	3,766,237	3,764,561
D. Lignes exploitées par l'État moyennant parts de recettes ou loyer.					
Tournai à Jurbise.	14 juillet 1847	44,099	•	44,099	44,099
Hal à Ath et Tournai à la frontière.	1 déc. 1865	44,878	•	44,878	44,878
Braine-le-Comte à Gand.	29 janv. 1867	55,404	•	55,404	55,404
Jonction belge-prussienne	29 juillet 1872	16,134	2,420	18,554	18,554
Spa à la frontière grand-ducale.	16 sept. 1872	•	54,773	54,773	54,773
Eecloo à Bruges ⁽⁹⁾	1 janv. 1897	•	26,558	26,558	26,558
		160,515	83,751	244,266	244,266
E. Tronçons de voies appartenant à des compagnies et exploités en commun avec l'État ⁽¹⁰⁾	•	6,114	4,798	10,912	10,912
F. Sections de compagnies, empruntées en transit par l'État ⁽¹¹⁾	•	1,000	27,750	28,750	28,750
Longueur totale exploitée par l'État	•	1,652,798	2,397,367	4,050,165	4,048,489

(1) Y compris la ligne de Landen à Saint-Trond, soit 10k.286, donnée en jouissance en 1836 à la société concessionnaire de Jurbise-Tournai et ensuite à celle de Landen à Hasselt. Elle a été exploitée moyennant part de recettes au profit de la compagnie de Landen à Hasselt, par le Grand Central belge, pour compte de l'État, du 1^{er} janvier 1897 au 1^{er} juillet 1898 et directement par l'État, jusqu'au 1^{er} juillet 1900, date à laquelle elle a été reprise par l'État.

(2) Exploité par l'État moyennant part de recettes, du 9 juin 1855, au 1^{er} mai 1876, et racheté à cette dernière date.

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

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

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

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

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

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

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

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

(11) Savoir: voies communes dans les stations de Liège (Longdoz), Flémalle-Haute, Erquelinnes, Lobbes, Ingelmonster, Thielt, Lichtervelde, Thourout, Ypres, Comines, Chimay, Willebroeck, Puers, Saint-Gilles (Waes) et Selzacte.

(12) Sections de Deynze à Thielt, d'Ypres à Comines et de Frameries à Crachet-Picquery. (Voir p. 17 du Compte-rendu de 1895.)

N°XIX.—*Matériel fixe existant dans les voies au 31 décembre 1902 et 1901.*

A. Rails et billes.

		1902.			1901	
		Voies principales.	Voies accessoires.	Ensemble.		
Longueur en mètres courants.	Rails en acier.	Vignole de 52 kilog.	2,734,520	58,190	2,772,710	2,758,772
		» de 40.6 »	1,334,571	9,825	1,344,396	954,404
		» de 38 »	6,592,246	2,995,563	9,587,811	9,474,516
		Hilff de 29 kilog.	764	207,122	207,886	210,864
		divers de 7, 18, 25, 30, 33, 34 et 53 kilog.	209,952	145,986	355,938	341,556
	Ensemble.	10,872,053	3,594,688	14,266,741	15,739,913	
	Rails en fer	285,859	1,927,992	2,211,851	2,521,209	
	Total.	11,158,892	5,522,680	16,478,572	16,061,123	
Nombre.	Billes	en chêne	6,778,896	2,296,532	9,075,248	8,871,167
		en sapin	52,653	221,149	237,102	274,901
		en hêtre	53,625	1,556	57,181	30,101
		Total.	6,847,471	2,522,557	9,569,531	9,176,469

B. Voies métalliques.

Longueur des voies simples sur longrines et traverses métalliques.

SYSTÈMES de VOIES MÉTALLIQUES.	EN SERVICE AU 31 DÉCEMBRE				Observations.
	1902			1901.	
	Voies principales (1)	Voies accessoires (1)	Ensemble.		
Longrines Hilff.	3,125	79,470	82,595	102,378	
Longrines et traverses Desetres et Battig.	»	401	401	598	
Traverses De Soignies	»	4,059	4,059	4,059	
— Wautherin	18,737	46,760	65,497	67,178	40k.17 par traverse.
— A en acier, mod. Post.	29,806	5,364	35,170	36,593	Type néerl. 75 k. par traverse.
— B — Braet.	8,319	6,784	15,103	13,597	Type néerl. 75 k. par traverse.
— C — Bernard.	751	2,277	3,028	5,646	Type néerl. 105 k. par traverse.
ENSEMBLE.	60,738	142,415	202,853	227,049	

(1) Mètres courants de voie simple.

N° XX. — a. Profil et courbes des voies principales

		Longueur.	Ka p. ‰.
Pentes et rampes	{ de 1 à 5 millimètres par mètre { 5 jusqu'à 10 mill. par mètre. { au-dessus de { 10 — 15 — — { 15 — 20 — — { 20 — 30 — — { au-dessus de 30 millimètres par mètre.	2,648,162	46.68
		1,055,953	18.22
		543,445	9.58
		311,539	5.49
		43,037	0.76
Paliers		117,470	2.07
Sections empruntées en transit par l'État (voir annexe XVIII)		975,607	17.20
		29,750	»
		(¹) 5,702,965	100. »
Alignements droits		5,741,561	65.95
Courbes à rayon	{ de 200 mètres et moins { 200 à 500 mètres. { de plus de { 300 à 500 — { 500 à 700 — { 700 mètres	32,285	0.57
		72,522	1.28
		420,191	7.51
		208,877	3.68
		1,192,177	21.01
Sections empruntées en transit par l'État (voir annexe XVIII).		29,750	»
		(¹) 5,702,965	100 »

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

GROUPES DE LIGNES ayant pour CENTRE DE SERVICE	LONGUEUR DES LIGNES ARMÉES		Nombre de stations, de bifurcations et de traversées incluses pour les		NOMBRE de signaux d'aiguilles.	NOMBRE de diromoscopes.	NOMBRE de diromopétards.
	du block system.	de groses souleries.	de signaux enclanchés.	de signaux non enclanchés.			
Bruxelles-Nord.	146,819 ^m	97,458 ^m	39	24	5	18	16
Liège	129,696	150,304	40	95	14	25	28
Gand	218,100	55,088	46	112	1	10	25
Tournai.	136,712	82,593	35	76	12	9	25
Mons	85,843	57,559	68	53	»	15	15
Bruxelles-Midi.	104,562	95,992	40	60	5	7	20
Charleroy.	35,757	58,620	75	64	7	12	16
Namur	113,459	53,555	27	75	3	11	21
Arion.	129,872	69,668	17	62	10	8	11
Anvers	95,841	»	37	73	»	6	18
Hasselt	»	15,574	21	50	»	4	5
	1,194,665	695,595	415	720	55	121	194

(¹) Non compris les 2,867,554 mètres de voies d'évitement et de manœuvre.

N° XXI. — Relevé des passages à niveau supprimés en 1902.

N° D'ORDRE.	SITUATION.		DÉSIGNATION DES PASSAGES A NIVEAU.	ÉCONOMIE annuelle RÉALISÉE.
	LIGNE.	ENTRE LES STATIONS DE		
1	Malines à Anvers	Duffel et Contich Est. . .	Sentier n° 59 de Contich. . .	»
2	Mortsel à Lierre.	Bouchout	P. N. n° 7	1,265 »
3-4	Contich Ouest à Hérenthals.	Contich Est et Linth. . .	Chemins d'exploitation n° 5 et 6.	»
5-6	Alost à Schellebelle	Alost et Lede.	P. N. n° 3 (Kerrebroek- straat	»
7	Anvers à Gand	Beveren et Nienkerken. .	N° 4 (Liadestraal)	1,904 »
8	Ansegem à Ingelmunster . .	Halte de Heirweg	N° 16 (chemin dit Bosch- weg)	»
9	Braine-le-Comte à Gand . . .	Braine-le-Comte et Ro- gnon.	N° 2bis (sentier).	»
10	Schaerbeek à Malines	Weerdeet Malines.	N° 9 (privé).	»
11-12	Schaerbeek à Louvain.	Hérent.	N° 171 (Grootenacht - straat).	»
13-16	Bruxelles à Denderleeuw. . .	Bodeghem Saint-Martin. .	N° 131 (Boogstraat) et n° 141 (Kleinemoien- weg)	»
17	Malines à Termonde.	Malines	N° 25 (Kartenbosch- veldweg).	1,450 15
18	Louvain à Tirlemont	Tirlemont	N° 24 et 24 (chemin d'ex- ploitation)	978 25
19	Marchienne Est à Berzée. . . .	La Sambre et Montigny- le Tilleul.	et 25 (Pottaardestraat) N° 6 (chemin du Dries). . .	1,450 15
20	Walcourt à Florennes-Sud. . .	Walcourt et St-Lambert. .	N° 36 (chemin de Tir- lemont à Oeksem).	1,441 75
21	Id.	St-Lambert et Florennes Sud.	N° 61 (sentier)	»
22	Froidmont et Philippeville. .	Froidmont et Philippe- ville.	N° 4 (chemin de Vidan- gel)	»
23	Berzée à la frontière.	Berzée et Walcourt . . .	N° 22 id.	»
24	Mariembourg à Couvin	Mariembourg et Cou- vin.	N° 12 id.	»
25	Bruxelles (Midi) à Braine-le- Comte.	Bruxelles(Midi)et Forest (Midi).	N° 145 (sentier com- munal)	»
26	Id.	Buysinghen et Hal.	N° 4 (chemin d'exploita- tion).	»
27	Ciney à Sterpenich	Aye et Haversin.	N° 5 (chemin de cam- pagne).	»
28-29	Court-St-Etienne à Ransart . .	Fleurus	N° 20 id.	499 15
30-32	Courtrai à la frontière fran- çaise.	Lauwe et Mouscron . . .	N° 99 (chemin de Aye à Hogue).	»
33	Tournai à Basècles	Tournai	N° 95 et 95 (sentiers). . .	»
34	Hal à Ath	Isières et Ath.	N° 111 (chemin de Lau- we à Aelbeke)	1,354 15
35-36	Ans à Pepinster.	Liège Guillemins et An- gleur.	N° 112 (chemin d'ex- ploitation)	»
37	Ans Est à Flémalle-Haute . . .	Glain et Jemeppe Etat. .	N° 113 (chemin de Rekem à Aelbeke)	496 40
38-39	Trois Ponts à Trois Vierges. .	Vielsalm	N° 1 (chemin de la basse couture)	1,973 95
40	Bruxelles (Q. L.) à Ciney . . .	La Hulpe.	N° 66 (chemin de la cure)	1,404 15
41	Id.	Mont-Saint-Guibert . . .	N° 4 et 5 (chemin Nagel- mackers et chemin communal).	»
42	Id.	Chastre	N° 15 (rue du Paussey à Saint-Nicolas-lez- Liège)	529 25
43	Id.	Naninne	N° 18 (chemin de Ren- cheux et 19, (chemin d'exploitation)	604 41
44	Id.	Courrière.	N° 22 (sentier de Ma- laise à La Hulpe).	»
45	Namur à Ramillies.	Vedrin et Cognelée . . .	N° 50 bis (sentier).	»
46	Châtelineau à Givet	Villers-le-Gambon et Merlemont.	N° 59 (chemin de Wal- hin Saint-Paul à Cor- til)	»
			N° 69 (sentier)	»
			N° 75 (chemin de Cour- rière à Andenne)	»
			N° 91 (chemin de Wari- soux à Vedrin	515 75
			N° 65 (chemin d'exploita- tion).	»
			TOTAL. . fr.	16,275 47

N° XXII. — *Approvisionnements dans les dépôts et à pied d'œuvre
au 31 décembre 1902.*

Service des voies et travaux.

DÉSIGNATION DES OBJETS.	NEUFS.	REMPLOI.	VIEUX.	TOTAL.	
Rails } en acier {	de 52 kilog.	* 863,748 »	129,814 »	5,303 »	998,865 »
	de 40.6 —	2,298,605 »	35,759 »	1,929 »	2,336,293 »
	de 38 —	233,777 »	1,411,605 »	251,890 »	1,897,272 »
en fer.	2,846 »	363,205 »	744,748 »	1,110,799 »	
Billes en bois.	2,523,663 »	527,423 »	323,099 »	3,374,185 »	
Traverses métalliques	»	58,337 »	43,458 »	101,795 »	
Bois spéciaux.	793,489 »	152,825 »	8,903 »	955,217 »	
Voies { système	Rails.	»	50,430 »	40,460 »	60,590 »
	Hilff. { Longrines	»	20,843 »	1,090 »	21,933 »
Croisements et traversées {	renforcés.	243,321 »	79,311 »	2,394 »	325,026 »
	en rails de 40.6 kil.	273,883 »	673 »	»	274,556 »
	ordinaires	572,243 »	273,791 »	44,195 »	860,229 »
Excentriques {	en rails renforcés	187,127 »	38,960 »	532 »	226,619 »
	id. de 40.6 kil.	202,521 »	744 »	»	203,265 »
	id. ordinaires	463,740 »	150,678 »	5,088 »	349,506 »
Plaques tournantes	303,973 »	64,265 »	14,896 »	383,124 »	
Ponts à peser.	97,215 »	18,672 »	7,170 »	123,057 »	
Accessoires de rails, tels que boulons, éclisses, tire-fonds, lattes de calage, verrous d'enclanchement, etc. {	renforcés	* 328,909 »	29,992 »	12,035 »	370,936 »
	pr rails de 10.6 k.	776,805 »	1,842 »	976 »	779,623 »
	ordinaires.	327,882 »	452,718 »	102,576 »	883,176 »
Disques, grues, jauges, sémaphores, signaux, candélabres, vannes, contrepoids, colonnes hydrauliques, aiguilles diverses, etc.	492,268 »	88,845 »	9,104 »	290,247 »	
Objets divers : Pièces de rechange pour appareils spectraux; coussinets pour rails, croisements, excentriques, etc., etc.	1,109,073 »	247,227 »	112,783 »	1,439,083 »	
En dépôt fin 1902	11,495,088 »	4,167,679 »	1,672,629 »	17,335,396 »	
Vendu {	restant à livrer fr.	»	»	47,323 »	47,323 »
	livré (pr mémoire) 889,724 fr.	»	»	»	»
A la disposition de l'administration, fin 1902 fr.	11,495,088 »	4,167,679 »	1,655,306 »	17,318,073 »	

* La valeur totale de ces matériaux neufs de type renforcé s'élevait à la somme de 1,192,657 fr., dont 14/52, soit 521,400 francs, représentant la plus-value sur les matériaux de type ordinaire, ont été payés à charge des ressources extraordinaires.

N° XXIII. — *Effectif du matériel de traction et de transport.*

N° XXIII. — Effectif du matériel

		1902.	1901.			
Matériel de traction ⁽²⁾	pour les lignes principales	Locomotives à voyageurs	862	(¹) 44		
		" mixtes (types 28, 50 et 51) munies du frein Westinghouse	282	169		
		" à marchandises	1,521	(¹) 1,547		
		" de gare	554	(¹) 554		
		Total.	2,819	(¹) 2,691		
	pour les lignes secondaires.	Locomotives-fourgons (partie « moteur »)	46	46		
		" tenders pour type 11 (mixtes). ⁽²⁾	102	102		
		Voitures à vapeur (partie « moteur »).	28	(¹) 44		
		" électriques automotrices (id. id.).	6	5		
	Total.	182	(¹) 197			
pour la ligne vicinale de Mons à Boussu.	Voitures motrices pour ligne électrique (partie « moteur »)	12	12			
	Ensemble des moteurs⁽³⁾ (⁴)	5,013	(¹) 2,900			
	Tenders indépendants (⁴)	2,070	(¹) 1,920			
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs	pour les lignes principales.	Voitures ⁽⁵⁾ { 1 ^{re} classe	195	202		
			2 ^e —	1,775	1,442	
			3 ^e —	5,167	2,723	
			mixtes	247	287	
			Fourgons à bagages	1,025	975	
			— chaudières	2	2	
			Voitures. { cellulaires	19	19	
				funéraires	8	9
				postales	74	72
			Wagons fermés pour petits colis	370	409	
		Trucks et wagons fermés pour équipages	149	148		
		Boxes et wagons pour chevaux	248	251		
		Total. (⁶)	7,273	6,544		
	pour les lignes secondaires.	Voitures légères. { 1 ^{re} classe	1	"		
			2 ^e —	175	180	
			3 ^e —	496	496	
			mixtes	115	116	
		fourgons	150	141		
		Fourgons à bagages indépendants	21	21		
		— — adhérents aux locomotives.	46	46		
	Voitures à vapeur (partie « voiture »)	28	(¹) 44			
	— électriques automotrices (partie « voi- ture »)	6	5			
	Total (⁶)	1,015	1,049			
pour la ligne vicinale de Mons à Boussu.	Voitures motrices pour ligne électrique (partie « voiture »)	12	12			
	Voitures remorquées	20	20			
	ENSEMBLE POUR TRAINS DE VOYAGEURS (⁶)	8,318	7,622			

(1) Chiffres rectifiés.

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

(3) Voir annexe n° XXV pour la dénomination, le poids et la puissance du matériel de traction.

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

(5) Y compris 5 voitures pour malades.

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

de traction et de transport.

Wagons pour le service commercial.

	Tonnage.	1912.	1901.
Fourgons	1 1/2	1,207	1,195
	5	195	221
Wagons fermés	7 et 7 1/2	2	2
	10	10,549	10,557
	15	1,819	1,271
— pour coton et laine	10	1,501	1,502
— — — — —	15	100	100
— pour coke, laine et minerais	10	1,977	2,005
— — — — —	12	1,784	1,868
— — — — —	15	545	545
— pour charbon	10	20,485	20,785
— — — — —	7	400	520
— — — — —	5	245	524
— — — — —	12	7,751	7,752
— — — — —	15	10,890	10,558
— plats à 4 roues	10	2,905	2,911
— — — — —	7	14	22
— — — — —	5	1	2
— — — — —	15	841	785
— — 6 — — — — —	15	20	20
— — 8 — — — — —	20	1,156	1,156
— — 8 — — — — —	25	56	56
— — 8 — — — — —	50	5	6
— bergeries et p ^r transport de bétail (ouv.) 6		5	5
Total pour le service commercial (1)		65,845	65,540

Matériel entrant dans la composition des trains de marchandises.

Wagons pour services divers.

Wagons pour transports spéciaux	10	5	5
	55	5	1
— pour embranch ^{ts} de charbonnages. (2) 7 1/2		1,008	1,015
— dits tapissières	5	45	50
— pour l'entretien de la route . . . (2) 7 1/2		124	147
— — le transport de plaques tourn. 10		17	15
	5	5	5
— — — — — de roues	10	84	82
— — transp ^t de combust. en paniers		52	55
— — vérification de ponts à peser.		11	15
— bâches à eau		14	19
— de secours		59	58
— citernes pour pétrole.		28	25
— freins pour les plans inclinés		55	54
— pour transport de gaz riche		15	10
Total pour les services divers (1)		1,485	1,508

ENSEMBLE DES WAGONS (1)

65,328 64,848

TOTAL GÉNÉRAL DES VÉHICULES POUR LES DEUX
CATÉGORIES DE TRAINS.

73,645 72,461

Bâches pour couvrir les chargements (1)

24,478 25,905

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

(2) Tonnage moyen.

N° XXIV. — Situation de l'effectif du matériel roulant. — Renouvellement et extension.

ANNÉES. <small>— Pour les années antérieures à 1895, voir C. R. de 1896, par. X VIII.</small>	ENTRÉES.					SORTIES.				AUGMENTATION ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT			
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.			TOTAL.	PREMIER établissement.		A RENOUVELER.		TOTAL.	Existant.	Devant EXISTER.	Avauc.	Arrié	
	Extension. — Matériel nouf	Changem ^t de classification.	MATÉRIEL		Changem ^t de classification.		MATÉRIEL									
			nouf.	transformé.			mis hors de service.	transformé.								
Locomotives.																
1880	131	»	4	8	443	»	47	8	26	+ 118	1,267	1,263	4			
1885	35	»	46	»	81	»	33	»	33	+ 48	1,788	1,764	24			
1890	74	»	43	»	117	»	5	»	5	+ 112	1,923	1,936	»	1		
1895	36	»	36	»	72	»	21	»	21	+ 51	2,130	2,144	16			
1896	28	»	22	»	50	»	23	»	23	+ 27	2,157	2,142	15			
1897	78	»	44	»	419	»	49	»	49	+ 400	2,257	2,220	37			
1898	358	»	3	»	361	»	47	»	47	+ 314	2,571	2,578	»			
1899	83	»	4	»	87	»	41	»	41	+ 46	2,617	2,661	»	4		
1900	110	»	8	»	118	»	45	»	45	+ 73	2,690	2,771	»	8		
1901 (*)	176	»	26	»	202	47 (*)	36	»	53	+ 119	2,839	2,930	»	9		
1902	433	»	65	»	498	1 (*)	69	»	70	+ 128	2,967	3,063	»	9		
Tenders (*).																
1880	49	»	»	»	49	»	7	»	7	+ 12	832	920	»	1		
1885	32	»	8	»	40	»	59	»	59	- 19	1,201	1,269	»	»		
1890	49	»	94	»	113	»	8	»	8	+ 105	1,304	1,373	»	»		
1895	31	»	34	»	65	»	14	»	14	+ 51	1,511	1,539	»	»		
1896	65	»	23	»	88	»	28	»	28	+ 60	1,571	1,604	»	»		
1897	72	»	62	»	134	»	27	»	27	+ 107	1,678	1,676	2	»		
1898	342	»	9	»	351	»	77	»	77	+ 274	1,952	2,018	»	»		
1899	82	»	11	»	93	»	61	»	61	+ 32	1,984	2,100	»	1		
1900	129	»	13	»	142	»	49	»	49	+ 93	2,077	2,229	»	1		
1901 (*)	154	»	31	»	185	29 (*)	30	»	59	+ 126	2,203	2,354	»	1		
1902	208	»	50	»	258	1 (*)	61	1	63	+ 195	2,398	2,562	»	1		

(1) Chiffres rectifiés.

(2) Matériel affecté spécialement au service des ateliers centraux et déduit de l'effectif à dater de 1901.

(3) Locomotive-tender passée en 1902 au service des ateliers centraux.

(*) Dans le chiffre de renouvellement des tenders, il a été tenu compte des locomotives-tenders démolies et des locomotives-tenders livrées sur fond de renouvellement, la démolition ou la fourniture d'une locomotive-tender correspondant bien réellement à la démolition ou à la fourniture d'une locomotive et d'un tender.

N° XXIV (suite). — Situation de l'effectif du matériel roulant. — Renouvellement et extension.

ANNÉES Pour les années antérieures à 1895. N° C. R. de 1896, p. XVIII.	ENTRÉES.					SORTIES.					AUGMENTATION ou diminution du PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT		
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.			TOTAL.	PREMIER établissement.		A RENOUVELER.			TOTAL.	Existant.	Devant EXISTER	Avance.	Arrière.
	Extension. Matériel neuf.	Changement de classification.	MATÉRIEL		Changement de classification.		MATÉRIEL									
			neuf.	transformé.			mis hors de service.	transformé.								
Voitures automotrices.																
1880	1	»	1	»	2	»	1	»	1	+	1	14	14	»	»	
1885	»	»	1	»	1	»	»	»	»	+	1	14	14	»	»	
1890	»	»	4	»	4	»	»	»	»	+	4	54	49	5	»	
1895	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»	
1896	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»	
1897	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»	
1898	5	»	»	»	5	»	»	»	»	»	»	59	54	5	»	
1899 (1)	12	»	»	»	12	»	»	»	»	+	12	71	66	5	»	
1900 (1)	»	»	»	»	»	»	5	»	5	—	5	66	66	»	»	
1901 (1)	»	»	»	»	»	»	5	»	5	—	5	61	66	»	5	
1902	1	»	»	»	1	»	16	»	16	—	15	46	67	»	21	
Véhicules pour trains de voyageurs.																
1880	266	»	284	152	702	4	66	452	209	+	493	3,936	3,570	366	»	
1885	77	»	5	»	82	»	78	5	83	—	1	4,192	4,068	124	»	
1890	44	»	78	5	127	»	69	7	76	+	54	4,726	4,665	61	»	
1895	471	»	493	»	364	»	21	2	23	+	341	5,623	5,306	317	»	
1896	317	»	60	»	377	»	76	»	76	+	304	5,924	5,623	301	»	
1897	400	»	2	14	116	»	65	»	65	+	51	5,975	5,723	252	»	
1898	783	»	»	»	783	»	91	»	91	+	692	6,667	6,506	161	»	
1899	219	»	5	1	225	»	65	»	65	+	458	6,827	6,725	102	»	
1900	258	»	»	»	258	»	54	»	54	+	204	7,031	6,983	48	»	
1901	649	»	2	25	676	»	93	99	192	+	484	7,515	7,632	»	117	
1902	815	»	4	»	846	»	412	23	435	+	711	(2)8,226	8,477	»	251	
Véhicules pour trains de marchandises.																
1880	3,418	»	8	331	3,757	52	368	334	741	+	3,016	24,596	24,911	»	315	
1885	1	»	104	6	111	»	593	»	593	—	482	41,414	42,814	»	1,400	
1890	764	»	100	24	888	»	441	9	420	+	468	43,523	44,586	»	1,063	
1895	583	»	1,456	3	1,742	»	498	»	498	+	1,244	46,390	45,517	873	»	
1896	1,201	»	733	»	1,934	»	766	»	766	+	1,468	47,558	46,718	840	»	
1897	2,148	»	1,497	55	3,400	»	628	65	693	+	2,707	50,265	48,866	1,399	»	
1898	8,914	»	740	»	9,654	»	621	»	621	+	9,033	59,298	57,780	1,518	»	
1899	2,072	»	»	3	2,075	»	825	»	825	+	4,250	60,548	59,852	696	»	
1900	3,627	»	621	13	4,261	»	587	»	587	+	3,674	64,222	63,479	743	»	
1901	1,180	»	»	103	1,283	»	633	24	657	+	626	64,848	64,659	189	»	
1902	1,447	»	3	26	1,476	»	996	»	996	+	480	65,328	66,106	»	778	

(1) Chiffres rectifiés.

(2) Non compris 46 fourgons adhérents aux locomotives (parties fourgons) et 46 «parties voitures» de voitures à vapeur, électriques automotrices et motrices pour ligne vicinale électrique.

N^o XXV. — *Importance du matériel de traction en 1902.*

A. — Nombre, puissance et poids moyen des locomotives et des locomotives-tenders.

	LOCOMOTIVES EN GÉNÉRAL				ENSEMBLE			
	à un essieu moteur.	à deux essieux moteurs.	à trois essieux moteurs.	à quatre essieux moteurs ou plus.	Locomotives à tender indépendant.	Locomotives-tenders.	Totaux ou moyennes.	
Nombre d'unités (1)	1	621	2,225	120	2,137	830	2,967	
Nombre d'essieux moteurs	1	1,242	6,675	480	5,990	2,408	8,398	
Puissance de traction en kilogrammes.	En tout	2,044	2,456,995	12,391,237	734,342	12,425,920	3,138,698	15,564,618
	Par locomotive	2,044	3,924	5,569	6,120	5,815	3,782	5,246
	Par essieu moteur	2,044	1,962	1,856	1,530	2,074	1,303	1,853
Poids moyen en kilog. portant sur essieux moteurs, les locomotives étant en ordre de marche.	En tout	13,150	17,318,060	83,523,145	6,060,120	78,969,225	27,975,250	106,944,475
	Par locomotive	13,150	27,936	37,538	50,501	36,953	33,705	36,045
Poids moyen en kilog. des locomotives à vide.	En tout	32,400	24,560,210	76,813,250	4,712,400	79,623,910	26,494,350	106,118,260
	Par locomotive	32,400	39,549	34,523	39,270	37,259	31,921	35,766
Poids moyen en kilog. des locomotives en service.	En tout	37,650	27,631,575	86,733,645	6,105,480	87,103,290	33,405,060	120,508,350
	Par locomotive	37,650	44,495	38,981	50,879	40,759	40,247	46,616

B. — Nombre et poids moyen des tenders indépendants

Nombre d'unités	2,070
Poids moyen en kilogrammes des tenders à vide.	En tout 25,765,370
	Par tender 12,447
Poids moyen en kilogrammes des tenders en service.	En tout 53,357,170
	Par tender 25,776

(1 Non compris les voitures automotrices. (Voir ann. XXIV.)

N° XXVI. — *Situation du renouvellement des locomotives et des voitures à vapeur d'après la puissance de traction des moteurs, calculée tangentielle-ment aux roues motrices et exprimée en kilogrammes.*

DATES.	AVANCE ANNUELLE exprimée EN KILOGRAMMES	ARRIÈRE ANNUEL exprimé EN KILOGRAMMES.	AVANCE
31 décembre 1874.	232,639
— 1875.	»	20,328	212,331
— 1876.	»	54,708	177,623
— 1877.	»	19,662	157,961
— 1878.	»	43,350	114,611
— 1879.	74,342	»	188,955
— 1880.	»	41,218	147,733
— 1881.	138,156	»	285,891
— 1882.	68,934	»	354,825
— 1883.	»	22,274	332,551
— 1884.	»	40,906	291,645
— 1885.	105,055	»	396,698
— 1886.	»	80,683	316,015
— 1887.	»	158,460	157,555
— 1888.	»	139,484	16,071
— 1889.	96,478	»	112,549
— 1890.	119,887	»	232,436
— 1891.	254,464	»	486,900
— 1892.	»	59,756	447,144
— 1893.	19,396	»	466,540
— 1894.	»	56,668	429,872
— 1895.	79,700	»	509,572
— 1896.	75,470	»	585,042
— 1897.	215,008	»	798,050
— 1898.	»	174,252	623,798
— 1899.	»	166,250	457,568
— 1900.	»	155,754	501,814
— 1901 (1)	»	50,586	271,428
— 1902.	10,597	»	512,025
	1,283,485	1,204,419	
Avance (période de 1875 à 1902)	79,566		
Report des avances au 31 décem 1874.	232,639		
Avance au 31 décembre 1902 . . .	512,025		

La puissance de traction des moteurs, tangentielle-ment aux roues motrices, est calculée au moyen de la formule $\frac{6714,5 P d^2 l}{D}$ dans laquelle : P représente la pression de marche, en atmosphères;

- d — le diamètre des cylindres, en mètres;
- l — la course des pistons, en mètres;
- D — le diamètre des roues motrices, en mètres.

Cette formule donne également le travail en kilogrammètres des moteurs, pour le parcours d'un mètre.

(1) Chiffres rectifiés.

N^o XXVII. — Balance de renouvellement du matériel. — Valeur « argent » (1).

ANNÉES. — Pour les années antérieures à 1895, voir C.R. de 1896, annexes XXI et XXII.)	DÉMOLITION.				RENOUVELLEMENT.			BALANCE.
	VALEUR d'achat du matériel mis hors de service antérieurement au 1 ^{er} janvier de l'année considérée.	VALEUR d'achat du matériel mis hors de service au cours de l'année.	MOINS-VALEUR du matériel transformé pour service de la route, des charbonnages, etc	Ensemble.	VALEUR d'achat du matériel fourni sur fonds budgés- taires antérieurement au 1 ^{er} janvier de l'année considérée.	VALEUR d'achat du matériel, fourni sur fonds de renouvellement, pendant l'année considérée.	Ensemble.	— Avance. VALEUR en ARGENT.
	1	2	3	4	5	6	7	8
Matériel de traction.								
1880	12,002,988	597,690	"	12,600,678	46,044,073	483,800	16,194,873	+ 3,594,495
1885	15,254,404	1,930,094	"	17,184,498	19,447,050	2,389,521	24,836,571	+ 4,652,373
1890	23,195,326	285,509	"	23,480,835	24,022,952	2,466,108	26,489,060	+ 2,708,225
1895	26,256,704	1,243,521	"	27,500,225	30,262,403	1,832,750	32,095,153	+ 4,594,928
1896	27,500,225	1,327,243	"	28,827,468	32,095,153	1,387,700	33,482,853	+ 4,655,385
1897	28,827,468	1,110,362	"	29,937,830	33,482,853	2,960,330	36,443,183	+ 6,505,363
1898	29,937,830	2,105,653	"	32,043,483	36,443,183	186,044	36,629,227	+ 4,585,744
1899	32,043,483	2,108,355	"	34,151,838	36,629,227	232,285	36,861,512	+ 2,709,674
1900	34,151,838	2,439,810	"	36,591,648	36,864,512	549,672	37,414,184	+ 819,536
1901	36,591,648	(^a) 2,078,222	"	38,669,870	37,414,184	1,945,618	39,359,802	(^a) + 686,932
1902	38,669,870	4,068,202	"	42,738,072	39,356,802	4,976,075	44,332,877	+ 4,594,805
Matériel de transport.								
1880	18,602,742	1,124,424	1,273,416	21,000,552	25,724,001	2,321,970	28,045,971	7,045,419
1885	25,014,024	1,787,904	1,947,372	28,749,300	31,411,647	266,105	31,677,752	2,628,452
1890	31,863,000	1,315,320	1,789,068	34,967,388	37,173,642	1,081,037	38,254,679	3,287,291
1895	37,138,248	1,117,440	1,265,268	39,520,956	47,213,864	3,641,302	50,855,166	14,334,210
1896	38,255,688	2,177,797	1,397,964	41,831,449	50,853,166	2,445,783	53,300,949	11,469,500
1897	40,433,485	1,980,864	1,389,816	43,774,165	53,300,949	3,782,541	57,083,490	13,309,325
1898	42,384,349	1,918,272	1,642,508	45,945,129	57,083,489	2,267,485	59,350,974	43,405,845
1899	44,302,621	2,397,660	1,390,980	48,091,261	59,350,974	56,875	59,407,849	11,316,588
1900	46,700,281	1,762,296	1,390,980	49,853,557	59,407,854	2,473,814	61,881,668	12,028,111
1901	48,462,577	1,990,804	1,377,012	51,830,393	61,881,668	97,000	61,978,668	10,148,275
1902	50,453,381	2,982,318	1,377,012	54,812,711	61,978,668	36,840	62,015,508	7,202,797

(1) Les valeurs de remploi du matériel démolé sont versées à l'entretien ou au budget pour ordre, qui sert d'appoint au budget ordinaire pour l'entretien et le renouvellement.

(2) Chiffres rectifiés.

N° XXVIII. — *Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères sur le réseau de l'État.*

		PARCOURS UTILE.		PARCOURS POUR SERVICE.			ENSEMBLE.	EFFECTIF moyen des moteurs.	PARCOURS moyen par moteur. (Kilom.)
		Trains de voyageurs.	Trains de marchandises.	Trains de route.	A vide.	En manœuvres.			
a. LOCOMOTIVES DE L'ÉTAT.									
Matériel pour les lignes principales.	Locomotives à voyageurs	27,326,375	883,043	52,511	935,469	1,416,812	30,614,210	808	37,842
	— à marchandises.	4,331,043	30,647,182	521,987	3,714,419	6,924,925	46,139,257	1,543	29,902
	— de gare	46,698	325,293	21,585	243,617	5,668,357	6,325,550	334	18,939
Matériel pour les lignes secondaires.	Locomotives-tenders pour fortes rampes.	2,527,278	180,149	3,655	89,103	333,860	3,133,965	102	30,725
	Locomotives-fourgons	957,596	2,686	81	28,694	65,081	1,084,098	46	23,567
	Voitures à vapeur	486,963	889	24	29,013	49,995	566,884	31	18,287
Locomotives assimilées aux moteurs légers.		961,518	1,867	1,794	23,439	85,590	1,074,008	37	29,027
Ensemble pour 1902 (1)		(1) 36,667,431	32,010,909	601,237	5,063,754	14,564,641	(3) 88,937,972	2,902	30,647
		(3) 68,708,340		20,229,632					
Ensemble pour 1901.		(4) 35,459,225	30,018,549	597,756	4,801,212	14,056,366	(4) 84,935,108	2,791	30,399
		(4) 65,477,774		19,457,334					
b. LOCOMOTIVES ÉTRANGÈRES.									
Sur le réseau de l'État. Ensemble pour 1902(2)		242,590	61,508	"	24,204	"	328,302	"	"
		304,098		24,204					
— — Ensemble pour 1901.		238,335	60,798	"	25,531	"	324,664	"	"
		299,134		25,531					

(1) Y compris	la double traction } sur le réseau de l'État . . sur les lignes étrangères . . le parcours sur les lignes étrangères	1,476,115	5,390,207	3,903	"	"	6,870,225	"	"
		8,782	125,670	"	"	"	134,461	"	"
		505,045	389,438	"	37,145	"	931,628	"	"
(2) Y compris la double traction		"	265	"	"	"	265	"	"

(3) Non compris 14,270 kilomètres se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal et 332,246 kilomètres se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

(4) Non compris 10,169 kilomètres se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal et 268,276 kilomètres se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

Observation. — Précédemment, tous les trains mixtes indistinctement étaient compris sous la rubrique : *Trains de marchandises*. À partir du 1^{er} avril 1894, ils sont répartis entre les trains de voyageurs et ceux de marchandises, suivant qu'ils ont pour affectation principale l'un ou l'autre de ces transports.

ANNÉES.	DÉSIGNATION des COMBUSTIBLES.	ACHATS.			CONSOUMATIONS TOTALES.		
		QUANTITÉS	PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.	QUANTITÉS.	PRIX MOYEN par TONNE	VALEUR.
1902.	Charbon menu demi-gras.	Kilogrammes. 698,042,750	Fr. 12 33	8,607,203 26	Kilogrammes. 694,715,374	Fr. 12 33	8,566,210 46
	— menu gras.	209,004,295	13 79	2,884,904 50	210,975,680	13 79	2,909,354 63
	— menu maigre.	379,168,355	8 99	3,407,629 46	377,918,300	8 99	3,397,755 24
	— gailleux.	59,755,000	16 09	961,287 92	59,308,636	16 09	954,275 95
	Briquettes pour locomotives	110,288,374	18 47	2,036,696 84	110,591,380	18 47	2,042,622 79
	<i>Total des charbons menus et gailleux et des briquettes.</i>	1,456,255,771	12 29	17,894,718 98	1,453,569,370	12 29	17,870,219 04
	Charbon pour forges	12,149,000	14 40	174,945 50			
	— galletins	2,630,000	25 20	66,276 94			
	— p ^r fours à réchauffer.	7,842,000	15 90	124,252 65			
	— pour fours Radelet, 60 p. c. de gros.	340,000	18 96	6,446 00			
Coke industriel	1,570,000	17 30	27,172 50				
— pour réchauds, pour usines et pour trains légers.	5,601,350	17 09	95,746 88				
Coke spécial lavé pour fonderie	395,000	23 98	9,470 00				
Grosses galleteries	»	»	»				
Ensemble	4,486,753,121	12 38	18,398,999 43				
1901.	Charbon menu demi-gras.	738,403,700	17 74	13,096,199 26	761,138,523	17 74	13,503,484 40
	— menu gras.	173,795,957	18 34	3,186,721 62	173,015,795	18 34	3,173,409 68
	— menu maigre.	317,232,380	14 18	4,496,458 26	316,150,395	14 18	4,483,012 60
	— gailleux.	56,212,000	20 24	1,137,676 23	57,594,764	20 24	1,165,657 30
	Briquettes pour locomotives	66,328,443	24 65	1,634,794 42	67,734,580	24 65	1,669,657 40
	<i>Total des charbons menus et gailleux et des briquettes.</i>	1,351,972,480	17 42	23,551,849 79	1,375,681,057	17 44	23,994,924 38
	Charbon pour forges	12,268,000	21 77	267,175 00			
	— galletins	2,295,000	25 06	57,501 25			
	— p ^r fours à réchauffer.	7,506,000	24 42	183,511 90			
	— pour fours Radelet, 60 p. c. de gros.	340 000	22 59	7,004 00			
Coke industriel	1,405,000	32 22	45,265 00				
— pour réchauds, pour usines et pour trains légers.	5,275,685	26 67	140,726 39				
Coke spécial lavé pour fonderie	392,000	38 99	15,284 00				
Grosses galleteries.	»	»	»				
Ensemble	1,381,424,465	17 55	24,243,316 33				

(1) Pour les parcours, voir page 22

de combustibles.

CONSUMMATION DES LOCOMOTIVES								
QUANTITÉS.	PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.	par train-kilomètre (1)		par locomotivo-kilomètre avec train (1).		par locomotivo-kilomètre en général (1).	
			Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
Kilogrammes.	Fr.	Fr.	K.	F.	K.	F.	K.	F.
640,201,700	12 33	7,893,686 96						
198,744,700	13 79	2,740,689 41						
364,381,900	8 99	3,278,793 28	24.32	0.260	19.17	0.234	14.94	0.182
13,976,200	16 09	224,877 06						
114,471,600	48 47	2,053,337 61						
1,328,476,000	42 49	16,188,384 32						
706,067,900	47 74	12,525,644 55						
161,510,300	18 34	2,962,098 90						
304,915,700	44 48	4,323,704 63	24.06	0.365	49.01	0.330	44.79	0.257
46,033,300	20 24	324,543 99						
67,568,260	24 65	1,665,557 64						
1,256,095,460	17 36	24,801,549 68						

N° XXX. — *Éclairage des stations, ateliers et dépendances.*

A — Éclairage électrique.

ANNÉES	NOMBRE d'installations.	NOMBRE DE FOYERS											Nombre total de foyers	INTENSITÉ TOTALE DES FOYERS EN AMPÈRES	
		Lampes à incandescence.					Lampes à arc.								
		de 10 bougies ou 0,4 ampère.	de 16 bougies ou 0,6 ampère.	de 25 bougies ou 0,9 ampère.	de 32 bougies ou 1,2 ampère.	de 4 ampères	de 6 ampères.	de 8 ampères.	de 10 ampères.	de 12 ampères.	de 14 ampères.	de 20 ampères.			de 26 ampères.
1885	7	»	»	»	»	»	48	59	»	9	»	22	2	140	1,360
1890	19	»	249	»	»	»	421	421	29	71	29	26	2	648	3,963.4
1895	32	450	2,045	38	76	27	142	238	55	128	112	31	2	3,124	9,422.4
1896	32	155	2,090	38	117	31	143	322	56	130	159	31	2	3,274	10,067.6
1897	33	149	2,274	49	210	33	180	409	71	140	199	21	»	3,732	11,798.3
1898	35	130	2,784	115	307	61	299	466	87	133	212	49	»	4,673	14,401.3
1899	37	362	3,082	48	312	61	311	486	163	149	239	48	2	5,263	16,185.6
1900	40	395	3,267	48	316	89	366	530	202	190	265	48	2	5,718	18,354.6
1901	41	885	3,205	48	305	104	338	595	213	244	249	42	2	6,230	19,326.2
1902	44	1,106	3,521	45	227	118	375	658	205	251	256	38	2	6,805	20,313.7

B. — Éclairage au gaz.

ANNÉES.	NOMBRE DE BECS.				CONSOMMATION.		DÉPENSE par mètre cube.
	Voies et travaux.	Traction.	Transports.	TOTAL.	Quantités.	Dépenses.	
					Mètres cubes.	Fr. C.	Fr. C.
1885.	219	7,281	12,842	20,342	4,334,962	688,559 98	0.159
1890.	597	8,496	13,950	23,043	5,477,043	754,704 31	0.138
1895.	674	8,596	14,723	23,993	5,899,431	717,240 58	0.122
1896.	709	8,781	14,985	24,475	5,823,578	696,143 48	0.120
1897.	758	8,860	15,168	24,786	5,832,842	692,645 11	0.119
1898.	787	9,199	15,517	25,503	5,865,455	682,204 48	0.116
1899.	842	9,490	15,378	25,710	5,623,926	656,705 05	0.117
1900.	1,050	9,619	15,340	26,039	5,423,075	659,322 54	0.122
1901.	1,196	9,653	15,247	26,096	4,969,049	582,736 48	0.117
1902.	1,217	9,731	15,100	26,048	4,551,330	555,891 50	0.122

N° XXXI. — *Éclairage des trains au gaz riche.*

ANNÉES.	NOMBRE de TRAINS ÉCLAIRÉS.	Consommation totale de GAZ.	DÉPENSE CORRESPONDANTE		
			TOTALE.	ANNUELLE PAR TRAIN.	PAR MÈTRE CUBE
		Mètres cubes.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.
1885	150	288 781	105,491 72	809 17	0.564
1890	155	562,490	115,996 80	748 57	0.520
1895	218	455,254	110,026 67	504 71	0.254
1896	217	480,430	116,755 16	538 04	0.245
1897	255	555,567	156,202 81	554 15	0.245
1898	290	624,026	152,254 86	525 02	0.242
1899	510	692,855	225,155 80	719 80	0.522
1900	548	861,142	298,887 67	858 87	0.547
1901	574	918,866	266,118 50	711 55	0.290
1902	595	958,074	220,950 00	559 57	0.251

N° XXXII. — *Approvisionnements et matériel en magasin.*

Services de la traction et du matériel et de l'exploitation.

	APPROVISIONNEMENTS			CHIFFRES correspondants pour 1904 (tarif de 1902).
	en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1902 (tarif de 1902)	restant à fournir en 1903 sur les marchés de 1902.	Totaux.	
<i>1° Approvisionnements et matériel en magasin, dans les dépôts, et restant à fournir sur les marchés de 1902</i>				
<i>A. Matières et objets neufs.</i>				
Matériel, outils, meubles et ustensiles.	1,228,639 19	151,780 58	1,380,459 77	956,689 47
Combustibles	56,551 87	»	56,551 87	29,805 70
Huile d'éclairage	112,211 05	25,255 72	137,466 77	154,142 46
Huiles et matières de graissage	175,427 67	51,190 52	226,618 19	147,097 22
Bois de construction	1,865,051 42	278,980 78	2,144,032 20	2,047,285 53
Pièces de rechange neuves ou de rem- ploi pour locomotives, tenders, voitures et wagons	4,351,912 06	245,618 15	4,597,530 19	5,940,588 80
Aciers, fontes et fers divers	1,244,057 91	2,804 77	1,246,862 68	1,152,490 56
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux	1,289,056 78	8,595 45	1,297,652 23	1,068,951 80
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques	105,452 66	»	105,452 66	106,585 51
Tissus, crins, fils, laines, cordages, toiles pour bâches, etc.	441,515 56	48,574 85	490,088 41	251,261 96
Matières et objets divers	1,787,600,01	249,962 35	2,037,562 56	2,488,097 49
<i>B. Matières et objets hors d'usage :</i>				
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte (¹) .	161,417 65	»	161,417 65	227,946 44
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et autres métaux, vieilles matières diverses (¹)	857,155 91	»	857,155 91	682,001 45
Total . . .	15,681,860 70	1,058,551 15	14,720,411 85	15,272,720 40
<i>2° Approvisionnements à la disposition des services consommateurs :</i>				
Stations et ateliers	5,246,985 89	»	5,246,985 89	4,378,185 56
Sections	1,244,198 65	»	1,244,198 65	1,225,949 24
Roues pour locomotives, tenders, voi- tures et wagons	7,671,287 50	»	7,671,287 50	7,672,564 50
Valeur totale des approvisionnements .	27,844,350 74	1,058,551 15	28,882,881 89	26,547,217 70

(¹) Déchets, débris de pièces brisées, pièces de rechange hors modèle non utilisables.

N° XXXIII. — *Progression annuelle du mouvement et de la recette des voyages par abonnements, y compris les abonnements de 15 jours.*

ANNÉES.	MOUVEMENT.			PARCOURS MOYEN par voyageur			RECETTE TOTALE.		
	Voyageurs en général.	Étudiants.	Ouvriers.	Voyageurs en général.	Étudiants.	Ouvriers.	Voyageurs en général.	Étudiants.	Ouvriers.
1872 . .	215,880	122,054	835,498	58.55	11.20	12.15	101,560 »	20,509 60	115,169 80
1873 . .	280,417	160,205	1,287,575	28.50	10.45	15. »	160,622 19	27,042 87	178,729 55
1874 . .	237,692	193,682	1,729,456	28.50	10.45	15. »	204,615 79	55,065 80	252,511 01
1875 . .	265,888	228,158	2,521,100	28.50	10.45	15. »	228,660 »	55,107 20	518,621 19
1876 . .	314,772	291,712	2,555,112	26.20	10.95	15.70	244,705 »	47,919 80	532,558 42
1877 . .	530,522	508,008	2,604,948	25.75	10.90	14.05	285,885 05	50,909 »	547,796 55
1878 . .	412,636	582,950	5,001,172	25.05	11.30	15.45	296,740 »	62,015 90	560,944 59
1879 (1) .	(1)515,480	456,174	2,997,048	28.05	10.78	12.14	584,791 15	74,157 50	586,701 10
1880 (2) .	800,855	645,215	4,266,676	51.75	14.50	12.60	601,809 »	96,555 »	491,842 41
1881 . .	864,048	841,153	5,285,580	55.15	12.85	15.18	645,707 22	150,409 »	754,652 54
1882 . .	1,401,170	1,104,064	6,285,984	56.81	15.27	15.25	1,029,618 08	178,659 »	710,327 60
1883 (3) .	1,780,892	1,261,796	7,025,596	56.48	12.99	15.80	1,275,282 86	192,548 »	805,229 70
1884 . .	2,608,088	1,254,874	7,402,592	57.88	12.95	15.71	1,802,751 12	187,517 »	854,102 05
1885 . .	2,957,048	1,296,412	8,010,264	58.24	12.28	14.80	2,064,660 55	192,029 50	925,822 40
1886 . .	5,520,890	1,547,180	8,572,896	58.50	12.75	14.50	2,551,917 19	197,954 55	982,298 18
1887 . .	5,697,578	1,448,914	9,625,510	58.22	12.62	14.57	2,714,712 11	215,758 07	1,412,572 28
1888 . .	4,146,620	1,550,258	11,294,984	58.27	12.67	14.64	5,075,655 02	228,625 59	1,527,767 82
1889 . .	4,417,156	1,628,460	12,514,642	57.96	12.64	14.66	5,508,947 64	240,889 28	1,456,585 15
1890 . .	4,847,214	1,741,758	14,588,522	58.66	12.78	14.70	5,529,529 18	256,986 78	1,725,455 09
1891 . .	5,258,906	1,789,016	16,209,074	58.90	12.98	14.74	4,027,450 60	279,105 85	1,955,114 55
1892 . .	5,751,018	1,947,558	17,027,012	59.12	15. »	14.76	4,587,684 90	291,490 95	2,061,845 51
1893 (4) .	6,504,650	2,066,970	18,421,574	59.04	15.02	14.74	4,989,219 11	504,755 55	2,228,720 19
1894 . .	7,014,062	2,189,674	19,848,086	59.58	12.90	14.75	5,844,545 28	519,470 95	2,412,712 51
1895 . .	7,288,768	2,278,520	21,575,212	59.25	12.91	14.76	6,071,726 97	524,518 85	2,598,796 50
1896 . .	7,791,182	2,488,898	24,908,200	59.57	12.91	15.01	6,575,967 77	555,574 29	5,118,740 20
1897 (5) .	8,671,458	2,561,556	50,185,821	59.24	15.05	15.15	6,999,522 56	552,252 56	5,897,555 86
1898 . .	9,579,716	2,951,596	55,775,906	59.54	12.85	16.95	7,457,096 50	401,457 62	4,179,152 59
1899 . .	10,583,466	3,204,256	42,257,855	58.90	15.14	17.14	7,786,005 46	425,651 66	5,057,025 45
1900 . .	11,153,760	5,245,742	48,222,259	(7)58.58	12.95	17.20	8,091,652 12	459,887 01	5,906,226 59
1901 . .	12,081,962	5,415,226	47,417,175	58.77	15.27	17.26	8,906,855 54	459,449 20	5,740,615 92
1902 . .	12,974,986	5,555,948	48,578,452	58.86	15.44	17.27	9,669,958.59	485,467.16	5,891,195.65

(1) A partir de 1879, les enfants des agents de l'administration jouissent d'une réduction de 50 p. c. sur les prix d'abonnement. Il en est de même des agents autorisés à habiter temporairement en dehors de leur résidence de service.

(2) De 1879 à 1892 inclus, les voyageurs de commerce payaient moins que le public ordinaire, du chef des abonnements.

(3) Exposition nationale et extension des divers tarifs d'abonnements.

(4) Réduction du tarif d'abonnements et faculté pour l'abonné de prendre indifféremment les trains express et les trains ordinaires.

(5) Institution d'abonnements de quinze jours, à partir du 1er juin 1895. (Voir annexe suivante.)

(6) Augmentation des prix d'abonnements de 10 p. c. pour la 1^{re} classe et de 5 p. c. pour la 2^{me} classe et réduction de 10 p. c. prix des abonnements ordinaires de 5^{me} classe ainsi que des abonnements pour ouvriers

N° XXXIV. — *Mouvement et recettes des abonnements de 15 jours.*

ANNÉES.	MOUVEMENT (Nombre d'abonnements.)				RECETTES.			
	1 ^{re} classe	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Ensemble.	1 ^{re} classe	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Ensemble.
1893 (1) . . .	2,252	6,248	11,348	19,828	111,600	257,424	285,700	652,724
1894	4,888	15,769	25,840	46,497	211,573	599,222	646,000	1,480,597
1895	5,428	16,963	27,757	50,128	271,400	614,594	695,425	1,609,419
1896	6,500	19,513	31,009	57,024	324,323	711,551	775,323	1,841,501
1897 (2)	6,501	13,782	45,895	65,978	358,446	620,798	1,028,651	1,987,875
1898	5,506	15,461	48,715	69,682	502,850	618,440	1,120,445	2,041,715
1899	(3) 892	22,087	51,081	74,060	49,060	885,480	1,174,865	2,107,405
1900	»	25,640	49,504	72,944	»	943,600	1,135,992	2,079,592
1901								
Janvier	»	1,750	5,505	5,055	»	70,000	75,015	146,015
Février	»	1,199	2,915	4,414	»	59,960	67,045	127,005
Mars	»	1,692	5,574	5,266	»	67,680	82,202	149,882
Avril	»	1,858	4,108	5,966	»	74,520	94,484	168,804
Mai	»	2,049	4,554	6,585	»	84,960	99,682	181,642
Juin	»	2,161	4,541	6,702	»	86,440	104,445	190,885
Juillet	»	5,028	5,945	8,971	»	124,120	156,689	287,809
Août	»	4,508	9,424	15,952	»	180,520	246,752	597,072
Septembre . . .	»	5,185	7,180	10,565	»	127,400	165,110	292,510
Octobre	»	2,127	4,796	6,925	»	85,080	110,508	195,588
Novembre . . .	»	1,955	5,945	5,876	»	77,520	90,689	168,009
Décembre . . .	(4) 42	1,508	2,909	4,259	2,520	52,520	66,907	121,717
	12	27,098	56,972	84,112	2,520	1,085,920	1,510,556	2,596,796
1902								
Janvier	56	1,904	4,056	6,016	5,560	76,160	95,288	172,808
Février	51	1,614	5,565	5,210	1,860	64,560	81,905	148,415
Mars	51	1,865	4,268	6,182	5,060	74,520	98,164	173,744
Avril	57	1,795	4,415	6,265	5,420	74,720	101,499	176,659
Mai	68	1,958	4,515	6,519	4,080	77,520	105,799	185,599
Juin	120	2,245	4,940	7,505	7,200	89,720	115,620	210,540
Juillet	292	5,088	6,717	10,097	17,520	125,520	154,491	295,551
Août	522	4,895	10,726	15,945	19,520	195,800	246,698	461,818
Septembre . . .	444	5,152	7,820	11,116	8,640	126,080	179,860	314,580
Octobre	79	2,171	5,074	7,525	4,630	86,840	116,702	208,222
Novembre . . .	54	1,754	4,172	5,980	5,240	70,160	95,956	169,556
Décembre . . .	51	1,508	2,969	4,528	5,060	52,520	68,287	123,667
	1,524	27,725	65,255	92,280	79,440	1,108,920	1,454,559	2,642,719

(1) A partir de juin 1895.
(2) Augmentation du prix des abonnements de 10 p. c. pour la 1^{re} classe et de 5 p. c. pour la deuxième. — Réduction de 10 p. c. pour la 3^e classe.
(3) Suppression des abonnements de 1^{re} classe.
(4) Voitures de luxe et compartiments réservés.

N° XXXV. — *Mouvement général des transports de certaines marchandises, effectués par charges complètes en services intérieur et État vers État, ainsi qu'en services mixtes au départ et à l'arrivée. Année 1902.*

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES INTÉRIEUR et État vers État (Tonnes).	SERVICES MIXTES RÉUNIS		TOTAUX GÉNÉRAUX (Tonnes.)	
		au départ des stations de l'État. (Tonnes.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.)		
Acides chlorhydrique, muriatique, sulfurique.	75,918	4,785	12,149	92,850	
Acier { en lingots, en brames, en largets ou ou bidons (4 ^e classe, T. sp. 15 et 28).	58,524	126	59,515	78,100	
	laminé en barres ou en boîtes, acier ouvré (T. sp. 12 et 15)	40,403	1,898	28,781	71,082
Ardoises pour toitures (4 ^e classe)	10,485	866	547	11,696	
Betteraves { par 10 tonnes (4 ^e classe)	475,511	18,065	56,845	528,252	
	par 50 tonnes (T. sp. 39)	52,785	575	26,627	59,985
Bières en fûts (5 ^e classe)	55,487	1,231	1,194	58,912	
Bois { de construction, billes, clappes, douves, merrains, etc. (5 ^e classe)	559,010	20,147	5,056	584,215	
	Vieilles billes, billettes (4 ^e classe) de chauffage, européens en bûches (T. sp. 36)	317,885	59,981	41,888	599,754
	de houillères ou de mines, broussailles, perches, piquets (4 ^e classe, sp. 36)	167,074	24,486	20,407	211,967
Brai de goudron, de gaz, de houille, de bois, d'huiles minérales (4 ^e classe, sp. 22 et 40).	152,554	1,619	1,929	156,082	
Briques { à bâtir (4 ^e classe, sp. 5)	151,844	15,250	8,828	175,922	
	réfractaires (4 ^e classe, sp. 5)	57,807	4,487	6,985	69,277
Carreaux { en ciment, en grès, en terre céra- mique, en pierre et marbre, etc. (5 ^e classe, sp. 12)	44,940	4,425	4,000	55,565	
	et dalles { en terre cuite (genre Boom), en pierre et marbre non polis (4 ^e classe, sp. 5)	5,500	539	141	5,970
Cendrées (4 ^e classe, sp. 55 et 57)	178,581	15,688	58,325	250,592	
Céréales : avoine, escourgeon, froment, gruau, maïs, seigle, malt, riz, etc. (5 ^e classe, sp. 46).	319,126	52,405	24,457	395,988	
Chaux et plâtre : chaux, cen- { 4 ^e cl., sp. 2 et 3 dres et poussière de chaux, { plâtre et gypse. { sp. 36	466,485	45,614	49,705	561,834	
	45,952	5,665	18,706	68,501	
Chicorée { en racines fraîches (4 ^e classe)	1,877	428	612	2,917	
	en racines sèches et en cossettes (5 ^e classe, sp. 12)	11,075	666	6,772	18,515
Chiffons (5 ^e classe et T. sp. 12)	54,965	5,589	6,020	66,574	
Ciment (5 ^e classe, T. sp. et excepté)	395,056	10,120	7,744	410,900	
Clous, pointes et vis (2 ^e classe et T. sp. 9)	15,976	545	1,480	18,001	
Colis vides (1 ^{re} classe)	18,988	408	17	19,595	
A reporter	3,645,356	269,218	408,502	4,321,076	

NATURE DES MARCHANDISES	SERVICES INTÉRIEUR et Etat vers Etat. (Tonnes.)	SERVICES MIXTES REUNIS.		TOTAL GÉNÉRAL (Tonnes)	
		au départ des stations de l'Etat. (Tonnes)	à l'arrivée aux stations de l'Etat. (Tonnes)		
Report. . .	3,615,356	269,218	408,502	4,521,076	
Combustibles { (4 ^e classe, sp. 1, 27, 29, 31, 32, 42).	2 096,625	250,461	239,038	2,586,124	
Minéraux houille { (sp. 2)	519,590	2 290	6,270	528,150	
Coke, briquettes et boulets de houille { (sp. 54)	52,595	41,224	10	45,627	
{ (except. p. ovatoire n° 6)	1,591,094	241,528	113,677	1,746,099	
{ (id. id. n° 31).	4 896,824	247,214	255,609	5,599,644	
Coton brut en balles (2 ^e classe, sp. 18 et 45).	45,148	71	40	45,259	
Cuir et peaux salés, veufs ou secs en poids (2 ^e classe, sp. 8 et 18)	14,465	575	764	15,600	
Déchets de carrières { (4 ^e classe, sp. 56).	79,019	7,957	7,655	94,629	
Graviers et macadam { (sp. 2, 5, 24 et 57)	477,895	91,596	25,058	594,527	
Déchets de textiles, de fils d'étoupe, de chanvre, de laine, de lin et de coton. { déchets d'étoupe, de chanvre, de lin (3 ^e cl. et sp. 12)	9,705	102	446	10,251	
{ déchets de laine et de coton (2 ^e cl. et sp. 18)	10,050	505	467	11,002	
Déchets, pulpes et résidus de distillerie (1 ^e cl. et sp. 56)	515,992	12,559	55,972	584,505	
Eaux ammoniacales, eaux de suint, d'exosmose (4 ^e classe et sp. 56)	11,755	»	859	12,614	
Epicerie et denrées coloniales (1 ^{re} classe)	2,480	105	65	2,648	
Engrais divers { 4 ^e classe	84,224	5,629	5,850	91,703	
	{ sp. 5 et 56	401,400	52,440	48,276	502,116
	{ sp. 2, 57 et 58	154,205	6,208	8,195	168,606
Escarbilles (4 ^e classe)	11 262	19	270	11,551	
Etoupes (5 ^e classe).	6,621	615	701	7,937	
Falence et poterie commune en terre cuite (2 ^e classe, sp. 9)	10,079	661	168	10,906	
Farine, féculé et son (3 ^e classe, sp. 46)	526,501	28,406	56,654	591,541	
Fers en général { Fers battus, en barres, lamines, fendus, feuillants, ferronnements, fers ébauchés, etc.	{ (2 ^e classe).	19,662	2,842	1,460	25,964
	{ (3 ^e cl., sp. 9)	145,995	10,501	5,256	161,550
	{ (4 ^e cl., sp. 12 et 15).	242,750	1,024	10,725	225,099
Fils de laine, de coton, de soie, de lin, de chanvre et d'étoupe (1 ^{re} classe, sp. 6, 7 et 17)	10,645	428	214	11,287	
Fontes { brutes et massives (4 ^e classe, sp. 15, 28, 45)	255,427	25,686	44,115	305,226	
	{ moulées et fontes pour ornements (2 ^e classe, sp. 9)	28,988	1,764	4,275	35,027
Fruits et légumes frais. { Pommes, poires, prunes fraîches, etc (2 ^e classe, sp. 9).	17,674	559	1,277	19,510	
	{ Oignons, pommes de terre, etc (5 ^e classe, sp. 12).	192,461	9,055	25,417	224,951
A reporter.	15,574,224	1,276,619	1,285,257	17,934,080	

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES INDIVIDUEL et Etat vers Etat. (Tonnes.)	SERVICES MIXTES REUNIS		TOTALS GENERAUX. (Tonnes.)	
		au depart des stations de l'Etat. (Tonnes.)	a l'arrivee aux stations de l'Etat. (Tonnes.)		
Report.	15,574,224	1,276,649	1,285,237	17,954,080	
Glaces (avec ou sans tun) (1 ^{re} classe).	50,888	56	788	51,752	
Goudron de gaz, de houille et d'huiles miné- rales (1 ^{re} classe, sp. 40).	29,205	2,055	4,699	35,955	
Graines et semences fourragères (3 ^e classe). . .	8,352	2,498	959	11,809	
Huites diverses.	Pétrole, naphte, huiles de palme de graines alimentaires (1 ^{re} classe, sp. 6, 17 et 18)	80,432	8,927	505	89,862
	Huile de graissage épurée, huiles légères minérales (2 ^e et 3 ^e cl.).	12,017	575	465	12,855
	Huiles lourdes, huiles de boghead, de chiste, de goudron, etc (3 ^e et 4 ^e classes)	5,476	221	99	5,796
	Huiles brutes ou noires (3 ^e et 4 ^e cl.)	909	20	10	959
Laines	Laines peignées ou cardées (1 ^{re} classe).	1,918	40	66	2,022
	Laine brute et laines autres que la laine peignée ou cardée (2 ^e classe).	7,404	27	2,691	10,122
Laitier en bloc ou granulé (4 ^e classe, sp. 2, 24, 56, 57).	54,997	220	18,928	74,145	
Lin	teillé (2 ^e classe)	18,959	1,561	950	21,250
	en tiges (4 ^e classe).	14,249	5,958	3,510	21,717
Machines et mécaniques montées ou démontées (1 ^{re} classe, sp. 9)	16,852	1,582	2,360	20,574	
Marbre	en tranches scellées ou non (1 ^{re} classe, sp. 12)	8,050	799	1,252	10,081
	en blocs (1 ^{re} classe)	15,422	9,046	357	25,005
Marne et craie brute (4 ^e cl., sp. 2, 3, 24, 56, 57)	65,856	569	6,592	72,597	
Mélasse ordinaire en fûts (3 ^e classe).	25,590	1,045	6,924	31,559	
Minerais	de fer, de manganèse et mangané- sifères (1 ^{re} classe, sp. 2, 3, 23, 24, 25 et 26)	125,425	557,976	9,024	670,425
	de zinc calamine, minerais de plomb (4 ^e classe, sp. 25)	108,755	108,992	167	217,914
	d'argent et autres non dénommés (2 ^e classe, sp. 25)	855	558	»	1,575
Mitraille et mitaille	de fer, de fonte et d'acier Ferrailles (4 ^e classe, sp. 15 et 28)	158,645	17,292	22,441	198,376
	d'autres métaux et déchets de mé- taux communs (2 ^e classe, sp. 8)	1,924	775	570	3,064
Moellons et pierres calcaires	par 10 tonnes (1 ^{re} cl., sp. 3, 24 et 53)	98,556	6,587	9,425	114,518
	par 50 tonnes (4 ^e cl., sp. 2, 24, 26 et 57)	280,651	55,785	120,050	456,464
Paille et fourrages.	Fourrages verts et secs, fourrages condensés, paille en bottes (3 ^e cl.)	58,429	4,990	6,951	70,570
	Foin (1 ^{re} classe)	55,822	2,020	5,604	59,455
A reporter.	16,629,714	1,825,654	1,506,182	19,963,547	

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES INTERIEUR et Etat vers Etat. (Tonnes)	SERVICES MIXTES RÉUNIS		TOTALS GÉNÉRAUX. (Tonnes)			
		au départ des stations de l'Etat (Tonnes)	à l'arrivée aux stations de l'Etat (Tonnes)				
Report . . .	16,629,711	1,825,654	1,506,182	19,959,547			
Papier à écrire ou à imprimer, papier d'emballage et papiers peints (1 ^{re} cl., sp 6, 7, 8).	51,073	742	2,559	54,376			
Pâte à papier, pâte de bois, de paille ou de chiffons (5 ^e classe).	58,621	1,493	5,475	65,589			
Pavés (1 ^{re} classe, sp. 2, 5)	538,876	57,503	25,755	440,116			
Pierres. {	Pierres brutes, bouchardées en grès artif brutes sciées sur une face, meulères, etc. (1 ^{re} cl., sp. 2, 3)	151,124	5,451	7,640	167,215		
		149,694	15,125	2,905	167,720		
	Pierres en grès artif taillées, sciées sur plusieurs faces, pierres tail- lées, etc. (5 ^e cl., sp 12)						
Planches et planchettes (5 ^e classe, sp 21) . . .	55,776	5,566	11,051	72,373			
Plomb en saumons (2 ^e classe, sp 9)	5,866	558	1,425	5,649			
Produits sidé- rur- giques {	Câbles, chaînes, charpentes et pièces de pont, essieux, objets en fer ou fonte ouvris, etc (2 ^e cl., sp 9)	81,900	2,807	11,751	96,551		
		Bandages de roues, longe- rons	5 ^e cl.	41,716	5,622	66,785	111,123
				poutres et poutrelles, rails et locomotives, etc.	Sp. 12.	5,984	17
		accessoires, tuyaux en fonte, etc.	Sp 13.			59,591	1,251
Pyrites de fer et résidus de pyrites (4 ^e classe, sp. 25, 24, 25 et 26)	49,961			55,212	250	85,453	
Sable {	par 10 tonnes (1 cl., sp. 5)	112,728	11,515	1,892	125,953		
		par 50 tonnes (4 ^e cl., sp. 2 et 11)	589,091	20,562	1,644	611,297	
Scories de forges, de laminous, de puddlage et de réchauffage. Scories d'acier, etc (4 ^e cl., sp 4, 25, 24, 25 et 26)	154,728	20,009	24,861	179,601			
Sels {	brut et raffiné (4 ^e classe, sp. 16)	24,606	1,881	2,159	28,646		
		de soude (carbonate) (5 ^e classe, sp. 12).	52,522	2,201	365	55,288	
Sucre {	raffiné et candi (1 ^{re} cl., sp. 6 et 17)	10,785	2,976	159	13,920		
		brut, sucre cristallisé (2 ^e cl., except prov. 15)	140,686	1,621	6,868	149,178	
Sulfate {	de potasse et de soude (4 ^e classe)	45,470	1,885	595	45,748		
		de baryte en pierres ou en poudre (1 ^{re} classe, sp. 5)	17,226	160	354	17,940	
A reporter	18,764,827	2,015,440	1,698,645	22,478,912			

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES INTÉRIEUR et État vers État. (Tonnes.)	SERVICES MIXTES RÉUNIS		TOTAUX GÉNÉRAUX. (Tonnes.)
		au départ des stations de l'État. (Tonnes.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.)	
Report.	18,764,827	2,015,440	1,698,645	22,478,912
Tanins : { Algarobilla, valonées, myrobolans, sumac, dividivi, écorces exoti- ques (3 ^e classe, sp. 12)	8,973	235	225	9,455
{ Écorces à tan indigènes (3 ^e classe, 4 ^e classe, sp. 12)	12,616	3,450	4,799	20,865
{ non dénommés (3 ^e classe)	9,467	9,150	2,567	15,884
Terres { terreau et terre de bruyère (4 ^e classe, sp. 56)	9,515	508	788	10,811
et { Terres plastiques, à Argile. { poterie, réfractaires, végétales } par 10 t. (1 ^e cl.)	49,172	10,153	21,159	80,469
terris. { Terres à pipes, kaolin, China-Clay, Ball- Clay, etc. } par 50 t. (4 ^e cl., sp. 2, 14 et excep. pror. 31	56,516	2,064	5,477	64,057
{ par 10 t. (4 ^e cl., sp. 1 et 56).	2,472	»	»	2,472
Terrils { par 50 t. (sp. 24 et 57)	15,072	»	»	15,072
Tôles { fines, polies et ordinaires (2 ^e classe, sp. 12 et 15)	53,506	1,522	210	55,058
{ fortes et communes (2 ^e et 3 ^e classes, sp. 12 et 15)	71,497	3,952	21,752	97,181
Courteaux (4 ^e classe)	92,044	10,657	1,972	104,675
Tuiles et pannes en ciment ou en terre cuite, (4 ^e classe, sp. 5)	42,125	2,557	1,026	45,706
Verrerie { (2 ^e classe)	4,881	589	2,097	7,567
et gobeletterie. { (sp. 9 et 11)	15,359	»	9,959	25,178
Verres à vitres { (2 ^e classe)	15,765	1,535	45	17,351
et verres spéciaux. { (sp. 9 et 12)	158,598	22,056	74	180,708
Zinc en barres, en feuilles, laminé, en plaques ou en saumons (2 ^e classe et sp. 9)	50,864	2,616	8,566	42,046
Ensemble des transports en services intérieur et mixtes	19,590,847	2,079,047	1,779,289	23,249,185

N° XXXVI. — *Mouvement général de certaines GROSSES MARCHANDISES expédiées et reçues par les stations de l'État Belge en relation de service international. — Année 1902.*

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL.		TRAFIC MARITIME		TOTALS.		
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.			
De et vers l'Allemagne.							
Acide pyroligneux (vinaigre de bois).	»	10	»	39.5	49.5		
Acide sulfurique, nitrique . . .	40,693	185	»	51.4	40,929.4		
Amidon	66	441	»	»	207. »		
Ardoises {	brutes pour toitures.	4,410	356	»	»	4,466. »	
	en tables.	»	»	»	»	»	
Argile . {	brute	62	7,928	34. »	42.5	8,066.5	
	calcinée ou grillée. .	»	41	»	»	41. »	
Asphalte	50	254	»	169.3	473.3		
Avoine.	»	30	4429. »	40.6	1,499.6		
Bières en fûts.	»	10,531	»	350.2	10,881.2		
BOIS {	Bois d'essences ne faisant pas l'objet d'une exploitation forestière et agricole en Europe centrale en grumes, bûches et rondins.	en poutres, en madriers ou en blocs.	40	45	542.6	»	627.6
		en planches.	45	»	215.2	»	230.2
		sciés.	93	4,644	21.5	»	4,788.5
		perches à houblon.	263	4,638	942.4	44.4	5,854.8
		pour mines.	»	1,895	»	»	1,895. »
		objets en bois.	»	11,324	»	»	11,324. »
Briques réfractaires	240	501	264.7	149.1	4,154.8		
Briques réfractaires	606	41,854	360.4	5,247.0	48,037.4		
Cacao	»	»	448.1	45.9	464.0		
Café.	9	»	4,484.8	»	4,490.8		
Céréales (sauf l'avoine).	1,303	942	9,749.3	»	14,934.3		
Céruse.	»	»	»	261.5	261.5		
Charbon de bois.	61	150	45. »	40.4	236.4		
Chaux	3,363	248	»	62.1	3,673.1		
Chicorée {	en racines ou en cossettes.	3,085	32	»	40.0	3,427. »	
	fabriquée.	47	»	»	»	47. »	
Chiffous	6,803	4,987	370. »	4,746.9	10,906.9		
Chlorure de calcium.	440	560	»	440.9	780.9		
Chlorure de chaux.	40	41	100.2	5,444.3	5,535.5		
Chromate et bichromate de potasse. — Chromate et bichromate de soude	5	441	»	»	446. »		
A reporter.	31,034	55,388	15,644.2	13,702.7	115,768.9		

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTALS.	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
De et vers l'Allemagne (suite).						
Report	31,034	55,388	45,644.2	43,702.7	415,768.9	
Ciment.	254	748	37.7	10.2	4,049.9	
Combustibles	par 40 tonnes	70,900	491,503	51.4	347.3	562,804.6
	par 45 —	»	219,448	»	4,042.0	223,460.0
	par 50 —	9,491	»	»	»	9,491.0
	par 400 —	21,025	»	»	»	21,025.0
par abonnement	»	461,302	»	156,352.5	317,654.5	
Coton brut et déchets de coton	4,060	532	14,863.0	164.7	16,619.7	
Crasses de hauts-fourneaux	272	65	»	»	337.0	
Créosote	172	5	494.4	»	368.4	
Cuir et peaux	vorts et salés ainsi que séchés	4,191	2,947	7,434.4	648.5	11,920.9
	tannés	442	51	456.8	33.9	383.7
Dégradés	»	20	»	40.3	30.3	
Eau minérale	6	1,074	»	4,426.3	2,203.3	
Engrais.	Phosphates minéraux et superphosphates	42,827	485	»	32.0	13,044.0
	Scories Thomas (scories phosphatées)	340	415	»	259.6	714.5
	Guano	2,325	50	20.4	»	2,395.4
	Salpêtre du Chili (nitrate de soude)	40	»	40,539.4	»	10,579.4
Autres engrais	5,234	3,568	360.2	20.6	9,482.8	
Farines alimentaires	457	45	353.2	»	525.2	
Fers et aciers	Fers et aciers laminés, etc. (sauf les tuyaux en fer et les poutrelles)	953	23,468	4,829.3	257,385.1	286,635.4
	Tuyaux en fer	417	4,548	2,919.0	6,854.1	14,738.1
	Fonte brute, mitraille	3,833	17,369	2,445.1	40,493.3	33,812.4
	Machines agricoles	42	58	41.9	»	81.9
	Autres machines et pièces de machines	4,658	8,329	2,536.0	8,475.8	20,998.8
	Poutrelles	5	344	»	925.1	1,474.1
	Fuel économiseurs, radiateurs	»	5	10.0	»	15.0
	Fers et aciers ouvrés (autres)	997	6,004	226.6	92,242.5	99,470.4
	Fibres brutes	»	»	59.1	5.7	64.8
	Fils	de coton, de laine	540	28	592.7	78.4
	de lin, de chanvre, de jute, de twist et d'étroupes	688	45	2,709.2	40.2	3,452.4
Poin	4,036	»	69.5	»	1,405.5	
Fromages	»	27	5.2	»	32.2	
A reporter	466,549	996,808	65,734.8	352,952.9	4,782,044.7	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS.	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
De et vers l'Allemagne (suite).						
Report.	166,549	996,808	68,734.8	552,952.9	1,782,044.7	
Fruits frais.	6,597	306	2,180.7	46.3	9,430.0	
Glace (eau congelée).	44	"	"	"	44.0	
Goudron minéral	74	123	12,642.8	"	12,806.8	
Graines {	de betteraves	25	4,180	20.2	27.4	4,282.6
	fourragères	5	44	160.7	"	176.7
Graisses {	cambois, saindoux	14	"	3,062.4	"	3,076.4
	suif et autres graisses.	562	20	374.2	40.4	966.6
Groupages	23	617	2,363.5	13,064.7	16,065.2	
Houblon	87	262	"	3,498.6	3,847.6	
Huiles {	végétales	559	5	3,489.6	"	4,053.6
	de goudron de houille.	334	810	79.4	277.4	1,500.8
	minérales lourdes.	305	570	167.8	88.6	4,434.4
	minérales demi-lourdes	106	93	22.3	5.4	156.7
	minérales à graisser	37	22	1,732.3	22.7	4,844.0
de pétrole raffiné et naphte.	32	2,156	6,687.4	5.5	8,880.6	
Jouets et autres articles de Thu- ringe, Bohême, Nuremberg et Forêt-Noire.	"	348	"	4,579.5	4,927.5	
Laines {	brutes lavées et dé- chets de laine.	12,268	3,441	5,727.4	122.2	21,528.3
	laine peignée	8,551	463	478.2	33.5	9,525.5
Lait condensé, lait conservé, fa- rine lactée.	"	"	"	20.2	20.2	
Lard, jambons	6	87	1,731.3	205.0	2,029.3	
Légumes secs.	226	50	404.3	"	670.3	
Lins, filasses de lin, d'étoupes, chanvre, filasses de chanvre et fils de caret de chanvre.	4,894	3,873	897.9	28.0	6,689.9	
Marbres {	en blocs	2,867	34	3,491.0	"	6,392.2
	en tranches.	144	10	"	"	451.2
Mélasse préparée pour l'alimen- tation du bétail.	60	"	40.2	"	70.2	
Minerais {	de fer et de (10 tonnes.	243	213	1,555.3	23.7	2,135.2
	managnèse (45 ou 50 tonnes.	391	66	7,758.2	"	8,215.2
	de zinc et de (10 tonnes.	38	4,495	228.4	"	1,841.4
	plomb (45 ou 50 tonnes.	887	2,875	37,660.4	"	41,422.4
	autres (10 tonnes.	192	295	435.9	"	922.9
(45 ou 50 tonnes.	347	40	85.2	"	442.2	
Nitrate de potasse (salpêtre).	4,032	7	"	"	1,039.2	
OEUfs	180	1,008	2,537.5	594.4	4,349.9	
A reporter.	204,720	4,017,448	464,758.2	575,603.4	1,959,229.4	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL.		TRAFIC MARITIME		TOTALS.		
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.			
De et vers l'Allemagne (suite).							
Report.	204,720	4,017,448	464,758,»	575,603.4	1,939,229.4		
Oignons comestibles.	4,244	54	571.9	»	4,869.9		
Objets en ciment	5	467	»	207.4	679.4		
Os concassés	449	234	541.5	5.»	1,229.5		
Paille	141	350	22.4	»	513.4		
Pâte de bois et cellulose de bois, pâte de paille et collulose de paille.	20	4,881	361.4	140.2	5,375.3		
Pierres	{	brutes ou de construction.	45,086	1,776	270.6	37.»	47,169.6
		ouvrées et pierres taillées de toute espèce.	924	»	20.»	»	944.»
		moulières et meules à aigui- ser ou à émoudre.	51	798	»	96.4	945.4
		lithographiques	40	90	»	418.»	518.»
		Pavés	4,454	34	»	»	4,485.»
		Pierrailles, macadam	2,302	35	»	»	2,337.»
		Moëllons bruts	268	»	»	»	268.»
		Castines	»	»	»	»	»
Plâtre	»	2,765	»	40.»	2,775.»		
Plomb.	4,724	1,745	58.8	24.2	3,522.»		
Pommes de terre	14,444	514	65.8	30.»	14,750.8		
Poterie et faïence.	{	Poterie fine en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence.	440	388	44.4	4,033.»	1,542.4
		Poterie ordinaire en terre cuite ou en grès artificiel.	20	284	»	409.2	413.2
		Pavés, dalles et carreaux en terre cuite, en grès artifi- ciel ou en faïence.	40	752	»	699.6	1,461.6
		Briques de revêtement. . . .	»	4,450	»	»	1,150.»
Radicales	689	5	477.2	»	871.2		
Résines. {	Colophane (brai sec végétal).	12	30	2,749.»	»	2,791.»	
	Térébenthine	25	341	707.5	»	4,073.5	
Riz brisé, pelé et déchets de riz.	527	149	69.2	»	745.2		
(Sels. {	Chlorure de sodium (sel gemme).	30	4,247	40.»	»	4,317.»	
	Sel de glauber (sulfate de soude).	277	21,546	20.1	20.»	21,863.1	
Scories autres que pour engrais .	6,645	604	»	808.4	8,027.4		
Son	8,429	45	721.9	»	9,465.9		
Soude brute, calcinée, caustique et cristallisée (excepté le bicar- bonate de soude).	39	304	73.3	569.3	985.6		
Stéarine	5	»	6.»	104.»	145.»		
Sucre brut, sucre de betteraves et de canne.	»	»	7.9	»	7.9		
Tabacs.	38	34	26.5	47.4	143.6		
A reporter.	265,368	4,057,704	468,282.8	579,904.6	2,074,256.4		

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS.	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
De et vers l'Allemagne (suite)						
Report.	265,368	1,057,704	168,282.3	579,901.6	2,071,256.4	
Tanins. {	Eau de tan	168	37	1,274.1	10.5	1,489.6
	Écorces à tan	2,169	289	239.2	»	2,697.2
	Tanins divers.	1,034	21	2,320.4	5,0	3,380.4
Teinture. {	Bois de teinture et racines de bois de teinture.	115	»	297.4	»	412.4
	Extrait de bois de teinture, extrait de châtaignier.	10	36	510.6	»	556.6
	Alizatine, cachou, gambier.	»	19	1,211.9	382.0	1,612.9
Terres. {	Terres à porcelaine (kaolin, china-clay).	229	2,638	3,717.5	44.5	6,629.0
	Terres ordinaires et terres réfractaires.	3,716	1,814	32.3	15.0	5,607.3
	Terres à couleurs	121	1,368	170.4	237.4	1,896.5
	Sable	667	1,360	41.2	282.5	2,350.5
Tissus	16	20	60.2	1,478.4	1,574.4	
Verres. {	Verres à vitres	2,851	»	23.9	245.3	3,130.2
	Verrerie creuse	400	5,676	50.1	2,176.7	8,302.8
Vins.	»	270	102.7	437.0	509.7	
Vitriol de fer (vitriol vert)	»	1,263	»	52.7	1,315.7	
Zinc.	6,506	77	»	1,366.8	7,949.8	
Ensemble des transports de et vers l'Allemagne.	283,410	1,072,592	178,334.3	586,335.1	2,120,671.4	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS.	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg.						
Acide pyroligieux (vinaigre de bois).	481	"	432.9	"	343.9	
Acide sulfurique, nitrique . . .	22	"	"	"	22.0	
Amidon	364	"	"	8. »	369.0	
Ardoises { brutes pour toitures.	4,253	5	"	34.1	4,292.1	
{ en tables	"	"	"	"	"	
Argile { brute	"	40	"	"	10.0	
{ calcinée ou grillée . .	"	"	"	"	"	
Asphalte	30	468	40.0	"	498.0	
Avoine	158	"	8,712 0	"	8,870.0	
Bières en fûts	401	"	"	39.3	140.3	
Bois { d'essences ne faisant pas l'objet d'une exploitation forestière et agricole en Europe centrale.	en poutres, en madriers ou en blocs. en planches.	"	6.3	"	6.3	
		1,166	"	2,442.3	"	3,608.3
		209	4,632	37.9	6.3	4,885.2
en grume, bûches et rondins.						
sciés	360	1,469	203.2	361.2	2,393.4	
perches à houblon	"	54	44.2	"	65.2	
pour mines	148	285	"	40. »	443.0	
objets en bois	26	240	96.5	560.8	923.3	
Briques réfractaires	470	77	2,499.6	"	2,746.6	
Cacao	"	"	85.7	"	85.7	
Café	"	"	326.4	"	326.4	
Céréales (sauf l'avoine)	121	400	29,743.5	"	29,964.5	
Céruse	431	"	"	"	431.0	
Charbon de bois	850	40	"	"	860.0	
Chaux	438,283	689	40.6	"	438,982.6	
Chicorée { en racines ou en cossettes.	1,448	"	"	"	1,448.0	
{ fabriquée	4,058	"	"	"	4,058.0	
Chiffons	233	448	32.9	462.7	846.6	
Chlorure de calcium	"	"	"	"	"	
Chlorure de chaux	"	"	"	"	"	
Chromate et bichromate de potasse. — Chromate et bichromate de soude.	40	"	"	"	40.0	
Ciment	398	475	"	"	573.0	
A reporter	449,980	5,032	44,054.0	4,479.4	200,542.4	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL.		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg (suite).					
Report.	449,980	5,032	44,051.0	1,479.4	200,542.4
Combustibles	par 40 tonnes	364,309	665	"	364,974.0
	— 50 —	27,343	"	"	27,343.0
	— 100 —	109,223	"	"	109,223.0
Coton brut et déchets de coton.	490	89	2,400.8	"	2,679.8
Crasses de hauts-fourneaux.	"	91	"	"	91.0
Créosote	402	"	51.0	"	453.0
Cuirs { verts et salés, ainsi et que séchés. peaux { lannés	69	351	2,213.0	1,025.6	3,658.6
	35	8	49.2	42.5	134.7
Dé gras	"	"	"	"	"
Eau minérale	"	529	10.0	40.0	579.0
Engrais. { Phosphates minéraux et su- perphosphates. Scories Thomas (scories phosphatées). Guano Salpêtre du Chili (nitrate de soude). Autres engrais	5,692	20	126.0	"	5,838.0
	4,336	16,414	"	81,931.8	99,681.8
	"	"	20.8	"	20.8
	60	"	2,561.2	"	2,621.2
	710	645	54.2	"	1,409.2
Farines alimentaires	607	20	656.6	"	1,283.6
Fers et aciers laminés, etc. (sauf les tuyaux en fer et les pou- trilles).	204	1,689	4,168.5	360,772.9	363,834.4
Tuyaux en fer	86	106	359.5	214.7	766.2
Fonte brute, mitraille	381	188,326	3,177.1	107,604.5	299,488.6
Machines agricoles	"	"	31.4	"	31.4
Autres machines et pièces de ma- chines.	159	416	6,102.9	1,563.4	8,240.9
Poutrelles	"	513	26.5	768.3	1,307.8
Fuel économiseurs, radiateurs.	"	"	92.4	"	92.4
Fers et aciers ouvrés (autres).	424	3,798	820.4	4,423.3	9,462.7
Fibres brutes	"	"	415.9	"	415.9
Fils de coton de laine	430	"	210.5	"	340.5
Fils de lin, de chanvre, de jute, de twist et d'étoupes.	65	"	29.1	"	94.4
Foin	302	"	"	"	302.0
Fromages.	"	10	"	4,088.6	4,098.6
Fruits frais	32	165	53.6	20.9	271.5
Glace (eau congelée).	"	"	"	"	"
Goudron minéral	497	542	"	5.0	744.0
Graines de betteraves	"	"	"	"	"
A reporter.	661,933	219,429	64,681.3	563,980.5	1,510,023.8

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg (suite).					
Report.	661,933	219,429	64,681.3	563,980.5	1,510,023.8
Graines fourragères.	45	88	78.9	90.7	302.6
Graisses, cambouis, saindoux. . .	25	5	1,321.2	»	1,349.6
Graisses, suif et autres graisses.	85	»	10.4	315.8	410.9
Groupages	490	440	9,423.0	9,397.6	49,420.6
Houblon	25	398	»	534.9	957.9
Huiles végétales	681	»	1,632.7	»	2,313.7
— de goudron de houille . . .	49	»	»	»	49.0
— minérales lourdes.	20	»	217.3	»	237.3
— minérales demi lourdes. . .	»	40	20.8	»	30.8
— minérales à graisser.	48	»	2,002.6	»	2,050.6
— de pétrole raffiné et naphte	55	»	6,795.5	»	6,850.5
Houets et autres articles de Thu- ringe, Bohême, Nuremberg et Forêt-Noire	»	»	»	»	»
Laines brutes lavées et déchets de laine.	531	1,145	9,493.0	45.0	41,474.0
Laines peignées.	4,944	»	443.9	»	2,087.9
Lait condensé, lait conservé, fa- rine lactée	»	15	»	4,318.3	4,333.3
Lard, jambons	»	»	128.7	»	128.7
Légumes	89	»	2,672.3	»	2,761.3
Lins, flasses de lin, étoupes, chanvre, flasses de chanvre et fils de caret de chanvre	40	40	86.6	»	106.6
Marbres en blocs	317	»	»	»	317.0
— en tranches.	81	»	»	»	81.0
Mélasses préparées pour l'alimen- tation du bétail.	»	»	11.4	»	11.4
Minerais de fer } 40 tonnes	24	567	675.2	»	4,263.2
et de manganèse } 45 ou 50 tonnes.	14,410	4,102,884	104,696.9	»	1,224,990.9
Minerais de zinc } 40 tonnes.	»	»	»	»	»
et de plomb } 45 ou 50 tonnes	»	»	»	»	»
Minerais autres } 40 tonnes.	»	»	20.0	10.0	30.0
} 45 ou 50 tonnes.	»	»	»	»	»
Nitrato de potasse (salpêtre) . . .	872	»	»	»	872.0
A reporter.	681,449	1,324,664	204,444.1	578,662.8	2,788,853.9

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg (suite).					
Report.	681.419	1,324.664	204,414.4	578,662.8	2,788,853.9
OÛfs	10	"	11.7	"	21.7
Oignons comestibles.	316	"	25.9	"	341.9
Objets en ciment	9	40	"	"	49.0
Os concassés	7	"	"	"	7.0
Paille	353	5	"	"	358.0
Pâte de bois et cellulose de bois, pâte de paille et cellulose de paille	21	74	47.8	"	139.8
Pierres brutes ou de construction	2,200	5,396	5.0	"	7,601.0
— ouvrées et pierres taillées de toute espèce.	30	79	"	"	109.0
— meulières et meules à aiguiser ou à émoudre	"	441	"	31.6	472.6
— lithographiques	"	45	"	"	45.0
Pavés	990	4,050	"	"	5,040.0
Pierrailles, macadam	"	"	"	"	"
Moellons bruts	"	"	"	"	"
Castines	"	40	"	"	40.0
Plâtre	45	"	"	"	45.0
Plomb	76	41	30.0	43.5	160.5
Pommes de terre	44,042	204	21.5	445.5	44,363.0
Poterie fine en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence	425	428	5.3	313.7	572.0
Poterie ordinaire en terre cuite ou en grès artificiel	686	439	51.4	495.7	1,072.4
Pavés, dalles et carreaux en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence.	"	40	"	6.5	46.5
Briques de revêtement.	"	"	"	"	"
Radicelles	"	"	"	"	"
Résines { Colophane (brai sec vé- gétal).	"	"	151.6	"	151.6
{ Térébenthine	"	"	"	"	"
Riz brisé, pelé et déchets de riz.	565	"	246.2	"	811.2
Sels { Chlorure de sodium (sel gemme)	30	3,875	40.9	65.4	4,011.3
{ Sel de glauber (sulfate de soudé)	72	4,045	"	"	1,417.0
A reporter.	697,966	1,340,250	204,748.4	579,404.7	2,822,359.1

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS.	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg (suite).						
Report.	697,966	1,310,240	201,748.4	579,404.7	2,822,359.1	
Scories autres que pour engrais.	2,744	25	»	»	2,769.0	
Son	3,560	388	495.7	»	4,443.7	
Soude brute, calcinée, caustique et cristallisée (excepté le bi- carbonate de soude)	»	»	»	40.1	40.1	
Stéarine	5	»	40.1	»	45.1	
Sucre brut, sucre de betteraves et de canne.	401	»	21.4	»	422.4	
Tabacs.	40	»	229.3	41.3	250.6	
Tanins. {	Eau de tan	1,148	»	129.3	»	1,277.3
	Écorces à tan	34	452	39.4	»	223.4
	Tanins divers.	933	»	201.6	»	1,434.6
Teinture {	Bois de teinture et racines de bois de teinture	»	25	»	»	25.0
	Extrait de bois de teinture, extrait de châtaignier	»	»	48.3	11.4	29.4
	Alizarine, cachou, gambier	»	»	20.4	»	20.4
Terres. {	Terres à porcelaine (kaolin, china-clay).	110	40	1,091.8	»	1,241.8
	Terres ordinaires et terres réfractaires.	264	20	»	»	284.0
	Terres à couleurs	5	44	»	»	49.0
	Sable	48,470	46	55.0	»	48,571.0
Tissus	65	40	418.4	476.4	669.8	
Verres {	Verres à vitres	4,742	»	22.7	48.2	4,752.9
	Verrerie creuse	15	10	»	2,052.6	2,077.6
Vins.	»	»	44.4	»	44.4	
Vitriol de fer (vitriol vert)	»	»	»	»	»	
Zinc.	443	6	»	»	449.0	
Ensemble des transports de et vers l'Alsace - Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg.	727,255	1,340,913	207,245.6	581,684.4	2,857,098.0	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Autriche-Hongrie.					
Amidon	20	»	»	»	20.»
Arbres et arbustes.	409	»	20.»	»	429.»
Bière.	»	227	»	4,172.9	1,399.9
Briques réfractaires	22	30	»	»	52.»
Cellulose.	»	»	»	»	»
Combustibles	30	»	»	»	30.»
Cuirs et peaux	»	»	31.5	75.8	107.3
Eaux minérales	»	45	»	693.4	708.4
Engrais	»	70	»	»	70.»
Fers et aciers	83	26	997.4	4,010.5	2,421.6
Fils	»	35	44.6	40.»	56.6
Fruits et marmelades	»	40	»	771.9	781.9
Graines et semences.	26	45	14.8	50.1	105.9
Graisse et lard	5	44	»	241.9	260.9
Graphite	»	30	»	»	30.»
Houblon	»	7	»	443.2	450.2
Huiles	»	»	»	44.3	44.3
Lait condensé, lait conservé, farine lactée.	»	»	»	161.6	161.6
Laines { brutes lavées et déchets de laine	14	»	»	»	14.»
{ peignées	»	»	»	»	»
Malt.	»	20	»	426.»	446.»
Matières textiles	2,333	1,142	417.3	34.8	3,924.1
Meubles	»	5	»	70.»	75.»
Minerais de fer et de manganèse, pyrites de fer	»	40	»	»	40.»
Oufs	»	33	»	3,096.7	3,429.7
Papiers et cartons.	»	»	»	177.7	177.7
Pétrole et naphte	»	»	»	250.»	250.»
Pierres et marbre	4,682	»	44.3	»	4,723.3
Sable.	»	»	»	»	»
Tabac	»	»	»	403.»	403.»
Verres, glaces et verrerie creuse.	276	50	35.3	416.7	778.»
Vin	10	»	670.5	32.6	743.1
Volailles et gibiers tués.	»	»	»	649.7	649.7
Ensemble des transports de et vers l'Autriche-Hongrie	4,615	4,739	2,239.4	9,596.5	18,189.9

NATURE DES MARCHANDISES	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS.
	au départ des stations de l'État	à l'arrivé aux stations de l'État	au départ des stations de l'État	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers la France					
Acides { pyroligneux, Vinaigre de bois	571	33	660	»	1,264
{ sulfurique et nitrique .	3,244	1,385	245	5	4,879
Asphalte, goudron et résines . .	702	5,729	60	54	6,545
Betteraves	»	121	»	»	121
Bois { à brûler	206	7,496	»	»	7,702
{ de construction de toute espèce	932	32,805	91	484	34,012
{ de teinture et racines de bois de teinture .	»	96	»	»	96
{ autres	4,566	48,926	404	436	51,029
Brriques { à bâtir	899	446	63	»	4,408
{ refractaires	43,558	4,043	455	43	45,099
Carreaux en ciment et en terre cuite.	569	4,698	40	446	2,723
Cereales et farine.	919	45,692	12,971	482	30,064
Chiffons et dattes.	2,535	41,995	443	2,599	17,242
Chaux	439,804	205	»	68	140,077
Ciment.	6,317	1,364	»	2,019	9,700
Combustibles { 10 tonnes.	1,486,988	408,926	541	6	1,296,461
{ 50 tonnes	707,424	32,848	4,301	200	741,443
{ 100 tonnes et plus	893,980	9,400	»	»	903,380
Coton brut et déchets de coton .	4,264	3,358	2,068	697	7,387
Cuir et peaux	4,421	3,928	397	5,362	44,108
Déchets de carrière et gravier. (Matériaux pour la construc- tion et la réparation des routes)	22,693	5,677	46	506	28,892
Engrais	40,031	26,251	472	3,505	69,959
Faïences et poteries	926	4,616	45	626	3,183
Fil de coton, de jute et de lin. .	201	209	»	40	450
A reporter.	3,029,450	320,947	19,279	47,278	3,386,924

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS.	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
De et vers la France (suite).						
Report	3,029,450	320,917	49,279	47,278	3,386,924	
Fontes et mitrailles	24,580	97,580	7,412	17,475	447,047	
Fruits et légumes frais	2,317	4,613	1,149	1,133	9,242	
Glaces avec ou sans tain	4,020	444	181	2,325	3,967	
Graines et semences	789	4,440	515	286	2,700	
Laine brute et déchets de laine.	3,864	34,428	9,923	4,709	46,924	
Légumes secs	508	373	4,044	46	4,944	
Lin, chanvre et étoupes	5,701	43,404	48,564	4,940	39,306	
Machines et mécaniques	3,027	1,407	4,432	3,743	8,979	
Minerais	4,385	92,036	12,067	38	105,496	
Paille et fourrage	309	4,522	30	439	5,000	
Papiers et pâtes à papier	493	543	2,537	947	4,490	
Pierres {	de construction, moellons, etc.	394,397	43,645	417	2,784	441,440
	Marbres	44,521	884	4,592	294	47,291
	Pavés	62,229	366	»	260	62,855
	calcaire, dolomie, castine, etc.	6,546	4,245	35	»	7,826
Pommes de terre	8,593	7,740	»	4,212	47,545	
Produits métallurgiques	29,798	47,344	2,774	45,619	95,535	
Pulpes et drèches	27,283	370	40	28	27,691	
Scories de forges et de laminoirs.	2,572	51,588	20	4,970	59,150	
Sels et soude	378	47,064	36	48,774	36,249	
Sucre	22	202	25	593	842	
Terres {	en général	99,875	7,404	3,424	407	140,510
	réfractaires	20,562	4,401	65	91	24,849
Tourteaux	41,092	5,242	267	»	46,571	
Verreries et gobeletteries	4,871	2,489	»	6,284	40,344	
Vins	42	3,053	»	7,668	40,733	
Plomb, zinc et crasses de zinc . .	14,007	2,742	32	435	44,216	
Ensemble des transports de et vers la France	3,764,641	702,617	84,930	436,415	4,688,603	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.
	au départ des stations de l'État	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers la Suisse.					
Acide pyroligieux (vinaigre de bois)	10	»	»	»	10 0
Acide sulfurique, nitrique	5	»	»	»	5.0
Amidon	346	»	23.2	»	369.2
Ardoises brutes pour toitures	168	»	»	»	168.0
Asphalte	50	4,100	»	50	1,200.0
Avoine	7	»	»	»	7.0
Bois en grume bûches, et rondins	»	»	»	»	»
— sciés	»	23	10.8	63.3	97 1
— (objets en bois)	»	47	»	22.4	69.1
Briques réfractaires	»	»	141.5	»	141.5
Cacao	»	»	49.7	»	49.7
Café	»	»	99.8	»	99.8
Chicorée { en racines ou en cossettes	80	»	»	»	80.0
{ fabriquée	»	»	»	»	»
Chiffons	10	»	»	358.5	368.5
Chlorure de chaux	»	51	»	150.8	201.8
Combustibles { par 40 tonnes	1,405	»	»	»	1,405.0
{ — 50 —	16,444	»	»	»	16,444.0
{ — 100 —	76,243	»	»	»	76,243.0
Coton brut et déchets de coton	5	10	542.3	»	557.3
Cuirs { verts et sales, ainsi que seches	6	53	»	191.5	250.5
et { tannés	»	»	19.8	»	19.8
peaux {	»	»	»	»	»
Degras	»	»	»	»	»
Engrais. { Phosphates minéraux et superphosphates	3,264	»	»	»	3,264.0
{ Autres engrais	125	»	85.2	»	210.2
Farines alimentaires	»	»	»	»	»
Fers { Fers et aciers laminés, etc (sauf les tuyaux en fer et les poutrelles)	144	»	4,069.0	105.9	4,288.9
fontes { Tuyaux en fer	42	»	42.9	»	84.9
et { Fonte brute, mitraille	320	»	82.7	»	402.7
aciers. { Machines agricoles	»	»	»	»	»
A reporter	98,644	1,284	2,166.9	942.1	403,037.0

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers la Suisse (suite).					
Report	98,644	4,284	2,166.9	942.4	103,037 0
Fers { Autres machines et pièces de machines . . .	29	64	542.8	3,572.2	4,208.0
foutes { Fuel économiseurs, radiateurs	"	"	"	"	"
et { Fers et aciers ouvies (autres)	210	"	911.3	126.5	4,277.8
Fibres brutes	"	"	46.9	"	46.9
Fils { de coton, de laine	39	"	40.7	"	49.7
	de lin, de chanvre, de jute, de twist et d'étoupes	46	"	"	46.0
Fromages	"	"	"	72 0	72.0
Fruits frais	40	35	"	"	35.0
Graines fourragères	"	"	135.9	"	135.9
Graisses { Cambouis, saindoux	"	"	65.6	"	65.6
	Suif et autres graisses	42	"	40.9	22.9
Groupages	764	619	9,918.1	71.6	11,372.7
Huiles { végétales	234	"	37.8	"	271.8
	de goudron de houille	"	"	49.3	19.3
	minérales lourdes	"	"	33.5	33.5
	— à graisser	51	"	172.4	"
Laines { brutes, lavées et déchets de laine	43	6	464.3	"	510.3
	Laine peignée	62	"	"	62.0
Lait condensé, lait conservé, farine lactée	"	40	"	764 4	774.4
Lard, jambons	"	"	"	"	"
Lins, flasses de lin, étoupes, chanvre, flasses de chanvre et fils de caret de chanvre	10	"	5.0	"	15.0
Marbres { en blocs	55	"	"	"	55.0
	en tranches	62	"	"	62.0
Minerais de fer et de manganèse	10	"	40.4	"	50.4
Œufs	"	40	"	2,068.5	2,078.5
Oignons comestibles	10	32	"	5 9	47.9
Pâte de bois et cellulose de bois, pâte de paille et cellulose de paille	"	31	"	"	31.0
Pierres { brutes ou de construction	34	41	"	"	45.0
	ouvrees et pierres taillées de toute espee	"	"	"	"
	meulières et meules à aiguiser ou à émoudre	"	40	"	"
A reporter	100,355	2,402	14,578.5	7,623.2	124,658.7

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTALS.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
<i>De et vers la Suisse (suite).</i>					
Report	400,388	2,102	44,578.5	7,623.2	124,688.7
Poterie { Poterie fine en terre cuite, engrès artificiel ou en faïence	40	»	40.3	»	20.3
et faïence. { Poterie ordinaire en terre cuite ou en grès artificiel	4,173	»	58.0	»	4,231 »
Riz	44	»	»	»	44 »
Térébenthine	»	»	»	»	»
Sel de glauber (sulfate de soude) .	»	»	»	»	»
Soude brute, calcinée caustique et cristallisée (excepté le bi- carbonate de soude)	»	»	»	»	»
Stéarine	20	»	40.2	»	30.2
Sucre brut, sucre de betteraves et de canne	24	»	»	»	24 »
Tabacs	»	»	37.4	»	37.4
Tanins. { Eau de tan	»	»	»	»	»
{ Tanins divers	»	»	»	»	»
Teinture : alizarine, cachou, gambier	»	»	429.6	»	429.6
Terres à couleurs	»	»	21.4	»	21.4
Terres à porcelaine (kaolin, china- clay	»	»	903.7	»	903.7
Terres ordinaires et terres réfrac- taires	22	»	22.7	»	44.7
Sable	20	»	»	»	20 »
Tissus	40	»	495.6	24.1	529.7
Verres à vitres	4,695	»	»	»	4,695 »
Vins	40	»	»	»	40 »
Zinc	138	»	»	»	138 »
Ensemble des transports de et vers la Suisse	103,488	2,402 »	16,267.4	7,617.3	129,504.7

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL.		
	au départ des stations de l'État	à l'arrivée aux stations de l'État.	TOTAUX.
De et vers les Pays-Bas.			
Acides, chlorhydrique (muriatique), sulfurique, nitrique, etc.	8,784	377	9,161
Asphalte, { Bitumé	16	116	431
bitume, { Asphalte	10	99	109
résines. { Goudron min.	52	2,430	2,482
Amidon et fécules	882	3,649	4,531
Ardoses { en tranches scellées.	5	5	10
{ pour toitures	837	48	885
Betteraves.	"	4,509	4,509
Pulpes	46	10,033	10,049
Beurre naturel, artificiel et beurre de margarine.	{ 1 ^{re} s ^{on}	"	"
	{ sp. VIII.	"	"
Bière en fûts.	5	429	434
Blende, { 3 ^e s ^{on} , sp. II, XVII et XVIII	8,537	683	9,220
minerais de zinc. { par 50 T., sp. XXI	61	"	61
Bois { de construction, de charrou, en grume, etc., 1 ^{re} s ^{on} , sp. XVIII.	2,919	5,433	8,352
{ de chauffage, de houillères et mines, perches, etc., 3 ^e s ^{on} , sp. II	221	58,410	58,631
Bouteilles vides	52	1,250	1,302
Briques à bâtir et réfractaires	6,557	2,620	9,177
Café	80	318	398
Cercles en bois.	"	748	748
Céréales, farine, son et riz { 3 ^e s ^{on} , sp. XV et XVI	39,927	5,725	45,652
	{ Exc. prov. A	46	46
Chicorée en racines.	470	170	640
Chiffons et drilles	530	2,243	2,773
Ciment, { Calcaires broyés, pierres à chaux, 3 ^e s ^{on} , sp. II	46	"	46
chaux, { Ciment, plâtre et chaux, 3 ^e s ^{on} , sp. II.	61,314	803	62,117
plâtre, { — — — par 50 T., sp. XXIV.	13,951	"	13,951
calcaires. { — — — par 50 T., sp. XXVI.	2,491	"	2,491
Clous, boulons, pointes, rivets { 3 ^e s ^{on}	"	"	"
	{ sp. IV et XVIII	1,364	4,612
Colis vides	"	"	"
Combustibles minéraux { 3 ^e section, sp. II	74,324	26,983	101,307
	{ par 50 T. sp. XIX, XXVIII	130,499	441,859
	{ par 100 T. sp. XXV.	50	50
A reporter.	353,633	436,681	489,314

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL			
	au départ des stations de l'État	à l'arrivée aux stations de l'État.	Totaux.	
De et vers les Pays-Bas (suite).				
Report.	353,633	435,681	489,344	
Coton brut } 2 ^e s ^{on}	2,424	546	2,667	
et déchets } de coton } sp. XXII	318	»	318	
Cuir et peaux.	2,294	2,483	4,774	
Déchets } 3 ^e s ^{on} , sp. II.	4,658	73	4,731	
de carrière } et gravier. } par 50 T., sp. XXIV	10,839	»	10,839	
Eaux ammoniacales	»	1,122	1,122	
Engrais } non dénommés	3,579	822	4,401	
	} dénommés	10,986	3,236	14,222
		} Scories en poudre ou en morceaux, par 50 T.		173
Faïence et poterie	1,719	9,123	10,842	
Fils d'étoupe, de jute, etc.	4,242	5	4,247	
Fontes, } Fonte ouvrée.	4,364	57	4,421	
	mitrailles et } scories. } — brute, mitrailles, scories	44,915	28,074	42,989
Fromages } 2 ^e s ^{on}	»	804	804	
	secs } sp. XII	»	3,305	
Fruits frais : Pommes, poires, prunes	4,331	1,481	2,512	
Glace, 1 ^{re} section.	45	»	45	
Graines et semences	751	1,245	4,996	
Graisses, suif, } Graisses, suif, etc., 2 ^e s ^{on}	16	167	183	
	oléine, etc. } } Oléine, stéarine, 3 ^e s ^{on}	129	326	455
		} sp. X		21
Harengs } 2 ^e s ^{on}	153	444	597	
	} sp. XII	»	4,650	
		} sp. XIV		40
Huiles miné- } Huile lourde, 2 ^e s ^{on}	6	»	6	
	rales } et végétales. } Pétrole raffiné, huiles maigres, etc., 3 ^e s ^{on}	5,150	4,020	9,470
		} — brut et résidus d'huile, sp. XIII, XX.		»
		} Mazoni par 50 T., sp. XXVII.		»
Laine brute et déchets de laine	4,685	401	2,086	
Légumes secs	76	973	4,049	
Lin } teillé	15	212	227	
	} en tiges.		8,336	
Paille.	346	736	4,052	
Papier et pâte à papier	3,562	2,789	6,351	
A reporter.	418,094	208,045	626,439	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRA FIC LOCAL			
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	TOTAUX.	
<i>De et vers les Pays-Bas (suite).</i>				
Report.	448,094	208,045	626,139	
Pavés et moellons } 3 ^e son, sp. II	42,402	10	42,412	
} par 50 T., sp. XXIV.	9,070	»	9,070	
Pierres } Pierres taillées, gradinées, sciées sur } plusieurs faces, marbres en tranches	30,896	483	31,079	
et marbres. } Pierres brutes, bouchardées, sciées sur } une face, marbres en blocs.	7,808	452	8,260	
} Marbres en blocs par 50 T.	5,016	»	5,016	
Poissons salés non dénommés	11	459	470	
Potasse et sel de potasse.	26	»	26	
Pommes de terre.	4,242	2,458	3,700	
Produits sidérurgiques.	Acier ouvré, 2 ^e son.	204	57	253
	Chaudronnerie, ferronnerie, objets en fer ou- vres, feuilards, tubes, machines, etc.	20,770	2,853	23,623
	Charpenterie, pièces de ponts, tôles fines, etc.	6,326	2,808	9,134
	Acier laminé, fers battus et laminés } cornières } sp. II	27,461	4,840	29,301
	Poutres, rails et accessoires, tôles } fortes, etc. } sp. XXVI.	4,727	»	4,727
Roseaux } Rotins, sparte, 3 ^e son.	22	1,006	1,028	
et rotins. } Roseaux, 3 ^e son, sp. IV.	»	»	»	
Soude et sel de soude.	5,456	368	5,524	
Sucre } brut	4,470	406	4,276	
} cristallisé non raffiné.	1,956	51	2,007	
Tabac en feuilles.	492	250	742	
Tanins } Myrobolans valonnées, etc.	307	5	312	
} Écorces à tan.	1,869	47	1,916	
Terres } non dénommées, terres ferrugineuses.	433	23	456	
	} argile, kaolin, etc.	44,833	22	44,855
	} à poterie	»	»	»
} plastiques et réfractaires	4,068	386	4,454	
Tourbe } combustible	20	1,368	1,388	
} Litière de tourbe	»	26,638	26,638	
Tourteaux.	3,814	1,608	5,422	
Verres à vitres.	44,622	257	44,879	
Vins.	436	268	704	
Zinc et plomb	44,374	4,016	12,387	
Ensemble des transports de et vers les Pays-Bas	604,019	252,284	853,303	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTALS.	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
De et vers l'Italie.						
Ail et oignons	"	84.5	"	"	84.5	
Briques refractaires	260	"	"	"	260 0	
Chicorée en cossettes ou en racines.	820	"	"	"	820.0	
Combustibles.	979	"	"	"	979.0	
Comestibles { beurre, fromages } { fruits secs, œufs, } { poissons, etc. }	"	4,843.3	535.8	8,268.4	13,646.9	
Denrées alimentaires non spécialement dénommées	"	199	"	"	199.0	
Fers, aciers et fontes	lamines	4,240	65	40.9	44	4,326.9
	ouvrés	598	43	434.5	50.9	796.4
	Fontes brutes et mitrilles	50	"	"	35.5	85 5
	Machines agricoles.	"	"	524.4	"	524.4
Machines autres et pièces de machines	478	"	5,573.6	"	6,051.6	
Fils	de chanvre, d'étoupe, de jute et de lin	20	45	44.4	561.4	610.5
	de coton et de laine	10	"	615.6	"	625.6
	divers	2,935	"	213.4	"	3,148.4
Huile végétale comestible	"	6	"	"	6.0	
Laines	brutes, lavées et déchets de laine	838	204	480.2	"	1,519.2
	peignées.	521	"	44.3	"	565.3
Mat. textiles.	Chanvre brut ou teillé.	96	4,017	10.0	40.3	4,133 3
	Lin brut ou teillé					
	Étoupe et autres textiles.					
Marbres	en blocs	35	408	"	"	143.0
	en tranches.	46	"	"	"	46.0
Pommes de terre	"	2,304	"	"	2,304.0	
Poterie et faïence	20	"	41.3	"	31.3	
Tresses à couleurs,	40	40	"	"	20.0	
Tresses de paille	"	"	"	352.4	352.4	
Verres à vitre.	439	"	5.4	"	444.4	
Vins	"	12	"	"	12.0	
Ensemble des transports de et vers l'Italie.	9,395	8,874.8	8,172.9	9,289.0	35,731.7	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		TOTALS, (Tonnes.)
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Angleterre.			
Laine.	»	182	182
Divers	»	4,186	4,186
<i>Ensemble des transports de et vers l'Angleterre. . .</i>	»	4,368	4,368
De et vers la Russie.			
Cuir et peaux.	»	»	»
Fers, fontes } laminés	41	»	41
et aciers } Machines agricoles	»	»	»
} Pièces de machines	5	»	5
Houblon.	»	»	»
Laines } brutes, lavées et déchets de laine	»	»	»
} peignées.	6	»	6
Lin et chanvre.	»	440	440
Voitures de tramways	»	»	»
<i>Ensemble des transports de et vers la Russie</i>	52	440	492

N° XXXVII. — Mouvement des transports de marchandises en transit par la Belgique. — Année 1902.

Détail par pays de provenance et de destination.

DÉSIGNATION.	CHARGES incomplètes.	GROSSES MARCHANDISES.											CHEVAUX et BESTIAUX. (Nombre l'expéditions)		
		CLASSES GÉNÉRALES.							TARIFS spéciaux.	TARIFS exceptionnels.	COMBUSTIBLE.	TOTAUX. (Tonnes.)			
		A ¹ .	A ² .	B	1.	2.	3.	4.							
Allemagne et au delà vers															
Angleterre	»	1,518	»	52	»	»	»	»	»	9,147	»	10,717	»		
France	»	1,998	36	5,936	1,608	142	»	»	38,844	23,545	84,855	156,944	20		
Pays-Bas	»	»	»	»	6	16	»	»	803	2,642	»	3,467	»		
Angleterre vers Allemagne et au delà	»	28	»	»	»	»	»	»	5	5,026	»	5,039	»		
France vers															
Allemagne et au delà	»	2,752	10	3,692	»	»	»	»	11,986	2,216	»	21,656	»		
Pays-Bas	»	»	»	»	»	1,148	11,880	568	6,788	6,450	»	29,834	»		
Grand-Duché de Luxembourg vers															
Pays-Bas	»	»	»	»	»	»	»	»	416	1,455	»	1,881	»		
France	»	»	»	»	»	»	»	»	»	25,558	»	25,558	»		
Pays-Bas vers															
France	»	»	»	»	1,851	2,501	10,196	656	1,575	29,617	»	45,999	241		
Suisse	»	5	»	37	»	»	»	»	15	137	»	194	»		
Italie vers Angleterre	»	»	»	»	»	»	»	»	9,629	»	»	9,629	»		
Suisse vers Pays-Bas	»	»	»	»	»	»	»	»	»	24	»	24	»		
Totaux généraux du transit de et vers pays étrangers, pour la Belgique avec emprunt des lignes de l'État	»	6,501	46	9,717	3,468	3,607	25,076	1,224	69,861	103,827	84,855	507,902	261		

(138)
A

N° XXXVIII. — *Mouvement des transports de marchandises en transit par
les lignes de l'État. — Année 1902.*

Détail par réseaux de provenance et de destination.

N° XXXVIII. — *Mouvement des transports de marchandises*

Détail par réseaux de prove

DÉSIGNATION.	TARIF N° 3		
	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.
Transports échangés entre compagnies belges (tous services réunis et dans les deux sens).	2,074	6,338	16,956
	Classes générales.	Tarifs spéciaux.	Tarifs exceptionnels.
Lignes concédées belges (tous services réunis), vers	Allemagne 2,338 Autriche-Hongrie. » 155 France 105,159 Italie 87 Pays-Bas 15,801 Grand-Duché de Luxembourg. 520 Russie 49 Suisse 101	59,232 155 2,834 » 105,208 97,840 42 629	15,837 141 22,005 5,421 » 2,255 » 1,594
Totaux . . .	121,875	245,908	45,271
Allemagne Autriche-Hongrie . . . France Italie Pays-Bas Grand-Duché de Luxem- bourg Russie Suisse	1,885 » 56,898 » 15,040 » 52 7	55,440 25 4,255 75 29,787 14,101 15 170	51,084 10 20,642 1,265 4,400 449,782 48 155
Totaux . . .	51,862	105,866	527,584
Totaux généraux du transit entre lignes con- cédées belges et lignes étrangères (dans les deux sens)	173,737	549,774	572,655

en transit par les lignes de l'État. — Année 1902.

nance et de destination.

GROSSES MARCHANDISES.			
4 ^e classe.	Tarifs spéciaux.	Tarifs exceptionnels et conventionnels.	TOTAL. (Tonnes)
99,552	40,421	65,201	158,562
Combustibles.	TOTAUX.	Chevaux et bestiaux.	Moutons. (Nombre.)
420	57,867	374	»
»	274	»	»
76,159	206,125	46	»
290	5,798	»	»
»	119,009	»	»
82,092	182,507	»	»
»	91	»	»
9,783	12,109	»	»
168,726	581,780	420	»
582,684	491,095	244	421
»	55	»	»
110	61,905	»	»
»	1,540	»	»
110	47,567	6,775	»
»	465,885	»	»
»	95	»	»
»	550	»	»
582,954	1,066,046	7,017	421
551,660	1,047,826	7,457	421

N° XXXIX. — *Mouvement général des transports
et État vers État et en services mixtes et internationaux, au départ*

DÉSIGNATION.	SERVICES	SERVICES MIXTES			ALLEMAGNE				
	INTÉRIEUR	RÉUNIS			et au delà				
	et État vers État. (Nombre.)	au départ des stations de l'État. (Nombre.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.)	TOTAUX. (Nombre.)	au départ des stations de l'État. (Nombre.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.)	Totaux. (Nombre.)		
Chevaux, poulains, poneys, ânes et mulets.	Grande vitesse (têtes).	2,064	278	395	871	»	»	»	
	Petite vitesse —	29,491	915	800	1,805	15,125	3,730	16,855	
	Totaux (têtes).	31,555	1,193	1,485	2,676	15,125	3,730	16,855	
Bestiaux, etc.	1 ^{re} catégorie.	Gros bétail (expéd.)	3,252	245	485	728	10	»	10
		Petit — —	4,315	75	259	314	10	42,444	42,463
	2 ^e catégorie.	Gros — —	5,917	509	669	978	»	»	»
		Petit — —	5,453	78	336	414	»	»	»
	3 ^e catégorie.	Gros — —	11,262	459	1,155	1,894	»	»	»
		Petit — —	8,574	113	559	652	»	»	»
	5 ^e catégorie avec majoration.	Gros bétail	12,951	208	472	680	»	»	»
		Petit — —	4,718	85	247	352	»	»	»
	Totaux (expéd.).	33,604	1,572	4,120	5,692	29	42,444	42,473	

de chevaux et de bestiaux, etc., effectués en services intérieur et à l'arrivée. (Tarifs directs.) — Année 1902.

FRANCE			PAYS-BAS			ENSEMBLE. (Nombre.)	TOTALS généraux (Nombre.)
au départ des stations de l'Etat (Nombre)	à l'arrivée aux stations de l'Etat. (Nombre.)	Totaux. Nombre)	au départ des stations de l'Etat. (Nombre)	à l'arrivée aux stations de l'Etat. (Nombre.)	Totaux. (Nombre.)		
				125	125	125	3,060
1,407	630	2,037	1,036	2,048	3,084	21,974	53,270
1,407	660	2,037	1,036	2,173	3,209	22,089	56,330
			42	61	103	116	6,096
				31	31	42,494	47,323
			33	225	258	258	7,133
				75	75	75	5,924
			52	851	903	903	13,739
				316	316	316	9,542
			12	2,281	2,293	2,293	15,904
				472	472	472	5,522
			139	4,315	4,454	46,927	111,223

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES INTÉRIEUR et ÉTAT vers ÉTAT.	SERVICES MIXTES.		ALLEMAGNE.	
		Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.
Acides chlorhydrique (muriatique) et sulfurique et autres produits chimiques.	156,614	6,826	15,008	10,918 2	8,070.0
Bières et autres boissons	55,487	1,251	1,194	108.7	15,485.5
Bois de construction	559,010	25,715	5,056	582.6	45.0
Bois divers	562,526	68,150	78,550	6,087 5	20,852.5
Briques	209,651	17,757	15,811	966 4	17,071.0
Chaux, plâtre et ciment	905,455	61,427	76,155	5,654.7	5,815.5
Chicorée	12,932	1,094	7,584	5,132. »	42.0
Chiffons et pâtes à papier	75,586	5,082	11,495	7,557.1	8,725.1
Combustibles	8,956,525	752,517	614,604	101,545 1	1,052,825.4
Cuirs et peaux	14,465	375	761	8,624 2	5,680.4
Engrais divers	967,576	74,616	97,150	54,574 4	4,511.4
Huiles diverses	96,854	9,541	877	15,562.5	4,089.6
Machines et mécaniques	16,852	1,582	2,560	4,222.9	16,862.8
Matières bitumineuses	181,757	5,652	6,628	16,590.4	922.5
Marne et craie brute	65,856	569	6,392	»	»
Minerais	282,974	480,748	9,421	49,940.9	4,977.7
Papiers et cartons	51,075	742	2,559	»	»
Produits alimentaires	528,981	28,509	56,699	21,065.1	2,547.9
Produits céramiques	102,642	7,970	5,555	156.4	5,089.9
— de carrières	1,650,508	250,515	198,580	55,994.6	5,681 4
— de l'agriculture	1,556,175	89,670	124,115	41,821 2	7,258.9
— métallurgiques	1,223,298	78,576	288,752	24,888.8	422,425.1
Sable	701,819	51,875	5,556	708 »	1,642.5
Scories	579,568	55,956	102,585	6,887. »	1,477.1
Sels	57,128	4,082	2,724	479.4	25,686.5
Sucres et mélasses	175,061	5,645	15,951	78.1	»
Tabac	»	»	»	64 5	51.1
Terres et terrils	141,914	14,860	29,971	8,112 2	14,128.1
Textiles	94,645	7,110	9,065	50,541.0	10,525.1
Tourbe	»	»	»	»	»
Tourteaux	92,044	10,657	1,972	»	»
Verreries	225,569	24,056	12,911	5,555.0	8,098.0

général, en tonnes, de certaines grosses marchandises transportées, pendant l'année 1902, par les chemins de fer de l'État Belge.

SERVICES INTERNATIONAUX.																TOTAUX DES		TOTAUX GÉNÉRAUX.
ALSACE-LORRAINE et Grand-Duché de Luxembourg.		AUTRICHE-HONGRIE.		FRANCE.		PAYS-BAS.		SUISSE.		ITALIE.		ANGLETERRE.		RUSSIE.		SERVICES INTERNATIONAUX.		
Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	Au départ des stations de l'État.	A l'arrivée aux stations de l'État.	
476.9	»	»	»	4,720	1,425	8,810	377	15	201.8	»	»	»	»	»	»	24,940.1	10,071.8	191,549.9
155.1	608.5	680.5	2,140.6	12	10,721	441	697	10	»	»	12.»	»	»	»	»	1,407.5	27,664.4	64,985.7
5,614.6	»	»	»	1,025	52,989	2,919	5,455	»	»	»	»	»	»	»	»	8,159.2	58,467.0	456,585.2
5,577.1	4,795.5	»	»	1,875	56,954	2,419	60,186	10.8	155.4	»	»	»	»	»	»	15,967.2	142,945.2	805,756.4
2,669.6	77.»	22	50	14,975	1,252	6,557	2,620	141.5	»	260.»	»	»	»	»	»	25,591.5	21,050.0	289,820.5
158,756.4	864.»	»	»	146,121	5,656	77,472	804	»	»	»	»	»	»	»	»	385,984.5	9,166.5	1,416,185.6
2,476.0	»	»	»	»	»	470	170	80	»	820.»	»	»	»	»	»	6,978.0	212.0	28,620.0
554.7	651.7	»	»	2,658	14,594	530	2,245	10	589.5	»	»	»	»	»	»	11,079.8	26,605.5	127,846.1
501,725.»	675.0	50	»	2,789,954	151,350	104,835	58,595	94,092	»	979.»	»	»	»	»	»	5,695,126.1	1,225,245.4	15,220,015.5
2,566.2	1,427.1	51.5	75.8	4,818	9,290	2,291	2,485	25.8	244.5	»	»	»	»	»	»	18,156.7	17,200.8	50,957.5
11,459.2	99,010.8	»	70	67,496	50,154	14,754	15,215	3,474.2	»	»	»	»	»	»	»	151,757.8	148,959.2	1,420,059.0
11,557.0	40.0	»	261.5	»	4,820	5,177	4,244	578.2	»	»	»	»	»	»	»	50,854.7	8804.9	146,711.6
6,295.5	1,979.0	»	»	4,159	»	»	»	571.8	5,656.2	6,575.7	»	»	»	»	»	21,827.7	27,298.0	69,699.7
851.6	715.0	»	»	762	5,785	78	2,644	50	1,150.»	»	»	»	»	»	»	18,512.0	11,214.5	221,545.5
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	72,597.0
119,825.1	1,105.461	»	10	15,422	92,074	8,598	685	50.1	»	»	»	»	»	»	»	191,854.1	1,201,205.7	2,166,182.8
»	»	»	177.7	5,050	1,460	5,562	2,789	»	»	»	»	»	»	»	»	6,592.0	4,426.7	45,594.7
8,196.5	9,165.7	25	4,978.7	4,532	589	1,547	11,805	618.2	2,924.9	555.5	15,516.4	»	»	»	»	56,559.1	44,927.7	475,455.8
876.7	852.9	»	»	1,520	4,586	1,719	9,125	1,251.5	»	51.5	»	»	»	»	»	5,554.7	19,451.8	140,951.5
7,876.0	10,091.7	1,725.5	50	502,646	25,658	78,251	741	519.»	21.»	81.»	108.»	»	»	»	»	624,870.9	40,351.1	2,724,805.0
55,760.7	1,722.0	40.8	661.5	27,562	57,080	45,585	12,854	162.9	62.9	»	2,757.6	»	»	»	»	166,930.6	62,576.7	1,779,265.5
7,505.1	668,276.2	1,085.1	1,056.5	75,605	181,195	85,196	56,956	2,959.9	252.4	2,055.4	175.4	»	»	41	»	199,562.5	1,510,294.6	5,100,262.0
18,225.0	16	»	»	»	»	»	»	20	»	»	»	»	»	»	»	18,935.0	1,658.5	757,841.5
2,744.0	116	»	»	2,592	56,558	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	12,225.0	58,151.1	586,065.1
142.9	4,995.5	»	»	414	55,855	5,156	568	»	»	»	»	»	»	»	»	6,192.5	64,884.8	155,011.1
155.5	»	»	»	47	795	6,126	157	24	»	»	»	»	»	»	»	6,408.6	952.0	202,017.6
239.5	11.5	»	105	»	»	492	250	57.4	»	»	»	»	»	»	»	855.2	415.4	1,248.6
1,470.8	51	»	»	125,626	11,705	19,054	451	969.8	»	10.»	10.»	»	»	»	»	155,222.8	26,525.1	566,200.9
16,125.2	1,445.4	2,775.9	1,218.8	41,585	52,482	5,581	9,500	1,776.8	40.1	5,797.9	1,804.4	»	»	182	6	125,786.8	77,455.8	512,042.6
»	»	»	»	»	»	20	28,006	»	»	»	»	»	»	»	»	20.0	28,006.0	28,026.0
»	»	»	»	11,559	5,212	5,814	1,608	»	»	»	»	»	»	»	»	15,175.0	6,820.0	126,666.0
1,749.7	2,080.8	511.5	466.7	5,072	11,259	11,719	1,507	1,695	»	444.1	»	»	»	»	»	22,526.1	25,591.5	506,055.6

Numéros d'ordre.	NATURE.	CAUSES DES COLLISIONS														
		VOIE.					MATÉRIEL ROULANT.									
		Rails cassés.	Défectuosité des appareils spéciaux de la voie.	Défectuosité du tracé de la voie; surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails).	Imprudences commises lors des travaux de réparation de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances.	Attelages rompus ou défaits.	Avaries aux essieux.	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins.	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages; bris de roues.	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive.	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes des ressorts de suspension.	Autres défectuosités ou avaries au matériel roulant.	Fausses positions ou manœuvre intempesive des aiguilles; placés dans la voie parcourue par le train ou donnant accès à cette voie.	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main.	
1	Collisions aux stations . . .	1902. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	12	13
		1901. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	8
2	Collisions aux bifurcations .	1902. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3
		1901. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
5	Collisions de trains se suivant sur la même voie, en dehors de la zone protégée par les signaux fixes des stations ou des bifurcations.	1902. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
		1901. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
4	Rencontres de trains marchant en sens opposé, en dehors de la même zone.	1902. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
		1901. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
5	Collisions entre les parties d'un même train, par suite de rupture d'attelages.	1902. . . .	»	»	»	»	»	5	»	»	»	»	»	»	»	»
		1901. . . .	»	»	»	»	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»
6	Collisions en pleine voie avec des wagons du service de la route ou des wagons échappés.	1902. . . .	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»
		1901. . . .	»	»	»	»	»	1	»	1	»	»	»	»	»	1
7	Déraillements dans une station où le train a fait ou doit faire arrêt.	1902. . . .	1	1	»	»	4	»	1	1	»	1	»	18	»	
		1901. . . .	1	»	»	1	»	»	»	2	»	»	5	15	»	
8	Déraillements en pleine voie ou dans une station où le train ne doit pas faire arrêt.	1902. . . .	»	»	»	1	2	»	8	1	10	»	2	»	2	»
		1901. . . .	1	»	»	»	1	»	9	»	6	»	1	1	1	»
	Ensemble. . .	1902. . . .	1	1	»	1	6	6	9	2	10	»	5	»	52	21
		1901. . . .	2	»	»	1	1	5	9	2	8	»	4	4	22	16

1) Pour les années 1855 à 1902, voir annexe XLIII.

de trains. — Accidents de personnes y relatifs.

Années 1902 et 1901.

ET DÉRAILLEMENTS.													NOMBRE de collisions et déraillements en général.		COLLISIONS ET DÉRAILLEMENTS AYANT FAIT DES VICTIMES.										
EXÉCUTION DU SERVICE.													PERSONNES ATTEINTES (').												
Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement.	Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train.	Fautes commises dans les manœuvres de gare : mise en marche de machines sans ordre régulier, inobservance des signaux ou arrêt tardif.	Trains entrant en gare avec trop de vitesse, ou dépassant, pour tout autre motif, leur point de stationnement habituel.	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement, sur une voie convergente.	Autres négligences.	Causes diverses et indéterminées.	Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents.	Trains de voyageurs.	Trains de marchandises, machines à vide, etc.	Ensemble.	Nombre de collisions et déraillements (déjà compris dans la colonne qui précède) ayant fait des victimes	VOYAGEURS.			AGENTS DE L'ADMINISTRATION.				ENSEMBLE.					
													Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	
7	2	6	9	2	5	6	1	7	21	25	46	19	»	23	57	82	1	9	31	41	1	34	88	125	
»	»	2	4	1	2	1	4	2	16	19	35	14	»	9	21	30	»	11	16	27	»	20	57	57	
»	»	»	»	»	»	1	»	2	5	1	4	5	»	6	25	29	»	1	5	4	»	7	26	35	
»	»	1	»	»	»	»	»	»	1	»	1	1	»	1	»	1	»	»	»	»	»	1	»	1	
1	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	1	1	»	»	2	2	»	»	»	»	»	»	2	2	
1	»	1	»	»	»	»	»	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	1	»	1	»	5	5	2	»	»	»	»	1	1	1	5	1	1	1	3	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	2	1	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	1	1	
»	»	»	»	»	»	1	1	1	»	2	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5	5	1	»	»	»	2	»	1	5	2	»	1	5		
»	1	»	»	»	»	»	5	5	24	8	52	7	»	»	3	5	»	2	6	8	»	2	9	11	
»	»	»	1	1	»	1	14	»	24	15	57	6	»	4	15	17	»	»	8	8	»	4	21	25	
»	»	1	»	1	»	1	7	5	11	25	54	5	»	»	»	»	»	1	4	5	»	1	4	5	
»	»	»	»	»	»	1	5	»	6	20	26	1	»	»	»	»	»	1	1	»	»	1	1	1	
9	5	8	9	5	5	10	14	17	61	62	125	56	»	51	85	114	2	14	45	61	2	45	128	175	
»	»	5	5	2	2	5	25	5	48	57	105	25	»	14	56	50	2	11	27	40	2	25	65	90	

N° XLII. — *Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des collisions et à des déraillements de trains.*

Année 1902.

NATURE DES ACCIDENTS.	Accidents exclusivement attribués à la faute des personnes atteintes. (Impudence, imprévoyance, défaut de précaution et infraction au règlement de la police des chemins de fer)				Accidents attribués à la faute des agents de l'administration.				Accidents attribués à des défauts d'installation ou à des défauts du matériel.				ENSEMBLE.			
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
A. Accidents survenus aux voyageurs.																
En descendant d'un train ou en y montant aux stations	3	9	15	27	»	5	1	4	»	5	6	11	5	17	22	43
En tombant ou en sautant d'un train, en pleine voie	5	9	1	15	»	»	»	»	»	1	1	5	9	2	14	
En circulant à l'intérieur des stations. . .	»	5	2	7	»	1	2	5	»	1	»	1	»	7	4	11
Lors de la fermeture des portières. . . .	»	28	15	45	»	7	10	17	»	»	1	1	»	55	26	61
En d'autres circonstances	»	5	8	11	»	7	51	58	»	»	5	5	»	10	44	54
TOTAUX.	6	54	41	101	»	18	44	62	»	6	13	19	6	78	98	182
B. Accidents survenus à des personnes étrangères au service, autres que des voyageurs :																
En traversant le railway à des passages à niveau gardés	1	2	»	5	1	7	1	9	»	»	»	»	2	9	1	12
En traversant le railway à des passages à niveau non gardés.	5	4	1	10	»	»	»	»	»	»	»	»	5	4	1	10
En circulant dans les rues, places ou quais où existent des voies de chemins de fer.	2	9	5	14	»	1	1	2	»	»	»	»	2	10	4	16
En circulant dans les stations	1	1	1	5	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	1	5
— le long de la voie	15	7	»	20	»	»	»	»	1	»	1	15	8	»	21	
Dans les opérations de chargement et de déchargement ou en aidant aux manœuvres	2	10	5	15	»	7	5	12	»	»	»	»	2	17	8	27
En d'autres circonstances	»	5	»	5	»	»	2	2	»	»	»	»	»	5	2	7
Ivresse, folie, suicide.	55	1	»	54	»	»	»	»	»	»	»	»	55	1	»	54
TOTAUX.	57	39	8	104	1	15	9	25	»	1	»	1	58	55	17	150

NATURE DES ACCIDENTS.	Accidents exclusivement attribués à la faute des agents atteints. (Imprudence, imprévoyance, défaut de précaution et infractions aux instructions.)				Accidents inhérents au travail spécial des agents et qu'aucune mesure ne pourrait guère prévenir.				Accidents attribués à des défauts d'installation, d'outillage ou à des déficiences du matériel.				ENSEMBLE.			
	tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
	C. Accidents survenus aux agents de l'Administration :															
1° Dans les stations :																
En se trouvant sur des véhicules en mouvement et en se heurtant ainsi à d'autres véhicules placés sur une voie adjacente, ou à des obstacles fixes	»	4	7	11	»	1	3	6	»	»	1	1	»	5	15	18
En passant au-dessus des buttoirs, ou en se tenant sur ceux-ci pendant les manœuvres	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1
En descendant ou en tombant de véhicules en mouvement ou en y montant .	1	2	4	7	»	4	5	7	»	1	»	1	»	7	7	15
Pris entre les buttoirs en passant ou en se trouvant entre des véhicules, en dehors des opérations d'accrochage et de décrochage	1	8	2	11	»	1	»	1	»	»	»	»	»	9	2	12
Accidents survenus en d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules	7	24	17	48	»	6	59	45	»	1	1	2	»	51	57	95
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus pendant les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement des marchandises	»	7	57	44	»	15	99	114	»	»	2	2	»	22	158	160
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus en d'autres circonstances	»	18	71	89	»	28	123	153	»	2	5	5	»	48	199	247
TOTAUX	9	65	159	211	»	55	271	326	»	4	7	11	9	122	417	548
2° Dans les ateliers :																
En se trouvant sur des véhicules en mouvement et en se heurtant ainsi à d'autres véhicules placés sur une voie adjacente ou à des obstacles fixes	»	1	5	4	»	»	1	1	»	»	»	»	»	1	4	5
Accidents survenus en d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules	»	2	»	2	»	1	1	2	»	»	»	»	»	5	1	4
TOTAUX	»	5	5	6	»	1	2	5	»	»	»	»	»	4	5	9
3° En accrochant des véhicules	»	10	20	30	1	11	53	65	»	1	1	2	1	22	74	97
4° En décrochant des véhicules	»	5	11	14	»	1	13	14	»	»	»	»	»	4	24	28
5° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-barrières	2	1	2	5	»	»	1	1	»	»	1	1	2	2	4	7
6° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-route	1	1	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	2

(169)

NATURE DES ACCIDENTS.	Accidents exclusivement attribués à la faute des agents atteints (Imprudence, imprévoyance, défaut de précaution et infraction aux instructions.)				Accidents inhérents au travail spécial des agents et qu'aucune mesure ne pourrait guère prévenir.				Accidents attribués à des défauts d'installation, d'outillage ou à des défectuosités du matériel.				Ensemble.			
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
	7° Gardes chargés du contrôle des coupons:															
Tombés d'un train en marche en ouvrant ou en fermant une portière, en sortant d'une voiture ou d'un fourgon, ou en y entrant	1	»	»	1	»	1	1	2	»	»	»	»	1	1	1	3
Blessés, sans chute, dans les mêmes circonstances	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Tombés ou blessés en descendant d'un train ou en y montant aux stations	»	»	3	5	»	»	2	2	»	»	»	»	»	»	5	5
Atteints en d'autres circonstances	1	1	»	2	»	1	»	1	»	»	»	»	1	2	»	5
TOTAUX	2	1	3	6	»	2	3	5	»	»	»	»	2	3	6	11
8° Autres agents des trains: chefs-gardes, gardes-bagages, machinistes, chauffeurs, etc.:																
Tombés d'un train en marche	1	»	1	2	»	2	3	5	»	»	»	»	1	2	4	7
Atteints en se heurtant à des obstacles fixes	»	1	1	2	»	»	2	2	»	1	»	1	»	2	3	5
Atteints en se heurtant à d'autres trains ou véhicules	»	2	2	4	»	5	8	13	»	»	»	»	»	7	10	17
Tombés ou blessés en descendant d'un train ou en y montant aux stations	»	2	5	7	»	5	5	10	»	»	»	»	»	7	10	17
Atteints en d'autres circonstances	»	7	23	30	»	22	35	57	»	»	»	»	»	20	58	87
TOTAUX	1	12	32	45	»	34	53	87	»	1	»	1	1	47	83	133
9° Agents atteints en dehors de tout service:																
En descendant ou en tombant de véhicules en mouvement, ou en y montant	»	3	»	3	»	1	1	2	»	»	»	»	»	4	1	5
Atteints par des véhicules en mouvement en circulant sans nécessité dans les voies	7	4	»	11	»	1	»	1	»	»	»	»	7	5	»	12
Accidents divers	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
TOTAUX	7	7	»	14	»	2	1	3	»	»	»	»	7	9	1	17
10° Agents atteints en réparant les voies ou bâtiments:																
Par des véhicules en mouvement, en circulant ou en se tenant dans les voies ou près des voies, pour des travaux à effectuer aux bâtiments, voies et dépendances	7	8	4	19	»	»	»	»	»	»	»	»	7	8	4	19
Accidents divers occasionnés ou aggravés par le mouvement des véhicules	1	3	2	6	»	»	2	2	»	»	»	»	1	3	4	8
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
TOTAUX	8	11	6	25	»	»	2	2	»	»	»	»	8	11	8	27
11° Agents d'autres administrations:																
Postes, télégraphes, marine, etc.	»	1	1	2	»	4	4	8	»	»	»	»	»	5	5	10
Agents des stations communes	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1
TOTAUX	»	2	1	3	»	4	4	8	»	»	»	»	»	6	5	11
Ensemble pour le littéra C	30	114	217	361	1	110	403	514	»	6	9	13	31	230	629	890

N° XLIII. — *Denombrement des accidents de personnes depuis 1835.*

N° XLIII. — Dénombrement des accidents

ANNÉES.	Longueur moyenne exploitée par l'État (*).	Voyageurs.							Employés et ouvriers.							Personnes			
		Par le fait du service, collisions et déraillements de trains.		Par leur propre fait, embarquement et débarquement, etc. (1).		TOTAL.			Par le fait du service, collisions et déraillements de trains.		Par leur propre fait, imprudence dans les manœuvres, les chargements, circulation sur les voies 1).		TOTAL.			Circulation imprudente sur la voie et dans les stations, traversées des passages à niveau, etc. (1).			
		Tués.	Blessés et contusions.	Tués.	Blessés et contusions.	Tués.	Blessés et contusions.	Ensemble.	Tués.	Blessés et contusions.	Tués.	Blessés et contusions.	Tués.	Blessés et contusions.	Ensemble.	Tués.	Blessés et contusions.		
																		1	2
1833	13	»	»	»	»	1	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1836	36	»	»	1	1	1	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1837	91	»	»	1	2	1	2	3	»	»	1	»	1	1	1	1	1	1	1
1838	203	»	2	»	4	»	6	6	»	»	3	3	5	5	5	5	5	5	5
1839	273	»	»	»	2	»	2	2	»	»	6	9	6	9	6	9	13	1	1
1840	525	»	19	»	»	2	2	2	»	»	1	6	4	6	5	5	11	1	2
1841	341	1	4	»	4	1	4	9	»	»	3	10	2	13	2	15	1	1	1
1842	589	»	12	»	1	»	3	5	»	»	2	4	2	4	4	8	2	2	2
1843	485	»	1	4	15	4	14	18	»	1	3	7	5	8	11	5	5	1	1
1844	560	3	9	»	2	2	11	14	1	5	1	7	2	10	12	4	2	2	2
1845	560	»	»	»	2	7	7	9	»	3	1	11	4	16	20	3	2	2	2
1846	560	»	»	»	4	4	4	4	»	»	3	17	5	17	22	8	6	6	6
1847	570	»	»	»	3	3	3	3	»	»	5	17	5	17	22	6	2	2	2
1848	595	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	11	5	11	14	5	4	4	4
1849	625	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	11	5	11	14	5	4	4	4
à	à	2	49	5	16	7	65	72	4	12	74	173	78	187	263	68	56	56	56
1856	713	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1857	745	»	»	»	1	»	1	1	1	3	11	18	12	21	53	9	11	11	11
1858	746	»	1	»	3	»	4	4	»	2	9	25	9	25	54	15	10	10	10
1859	746	»	6	»	»	»	6	6	»	4	15	18	13	22	53	10	6	6	6
1860	747	»	»	»	»	»	»	»	»	6	3	21	5	27	52	8	12	12	12
1861	749	»	»	2	1	2	1	3	»	5	9	55	9	40	49	11	12	12	12
1862	749	»	1	»	5	»	4	4	»	2	12	50	12	52	44	12	7	7	7
1863	749	»	1	1	4	1	6	7	1	4	20	25	21	29	50	9	6	6	6
1864	749	»	»	1	5	1	5	6	»	»	50	55	50	55	63	7	7	7	7
1865	749	»	»	2	3	2	5	5	»	2	46	52	46	51	100	21	15	15	15
1866	790	»	8	1	7	1	15	16	2	14	42	66	44	80	124	20	19	19	19
1867	865	»	»	5	5	3	3	6	»	»	53	62	53	62	93	25	15	15	15
1868	865	1	12	»	6	1	18	19	2	9	29	54	51	65	94	19	18	18	18
1869	865	»	»	2	5	2	3	5	»	2	41	51	41	55	94	22	18	18	18
1870	869	»	»	1	2	1	3	3	»	»	25	36	25	36	59	22	26	26	26
1871	1,422	1	7	2	3	3	10	15	2	16	38	44	40	60	100	41	32	32	32
1872	1,470	»	11	2	15	2	21	26	3	14	55	89	60	105	165	50	25	25	25
1873	1,875	6	20	3	8	9	28	37	»	9	76	128	76	157	215	40	50	50	50
1874	1,929	»	45	6	8	6	51	57	6	22	60	117	66	139	203	56	45	45	45
1875	1,966	»	9	5	9	5	18	21	4	26	66	110	70	156	206	58	27	27	27
1876	2,055	1	26	6	16	7	42	49	»	15	59	147	59	160	219	49	41	41	41
1877	2,145	»	14	1	12	1	26	27	1	25	64	115	65	138	205	50	50	50	50
1878	2,441	»	9	2	8	2	17	19	»	20	57	135	57	155	210	42	50	50	50
1879	2,555	4	37	8	17	12	54	66	5	25	85	159	90	184	274	52	16	16	16
1880	2,702	»	28	6	46	6	74	80	5	53	102	286	105	359	441	54	40	40	40
1881	2,841	2	58	9	52	11	110	121	4	56	124	374	128	450	558	40	46	46	46
1882	2,975	»	20	11	53	11	73	86	5	54	109	379	114	415	527	56	55	55	55
1883	3,045	»	5	7	63	7	66	75	2	31	84	402	86	455	519	53	54	54	54
1884	3,100	»	27	9	45	9	72	81	1	26	70	399	71	525	596	27	42	42	42
1885	3,144	»	41	5	26	5	67	72	1	27	65	315	64	342	406	34	45	45	45
1886	3,171	»	5	3	40	3	45	46	2	20	56	297	58	317	373	52	27	27	27
1887	3,188	»	1	5	45	3	44	47	»	14	41	350	41	364	405	54	47	47	47
1888	3,198	»	15	7	41	7	54	61	»	15	58	345	58	326	384	54	45	45	45
1889	3,207	12	156	8	44	20	180	200	3	28	55	655	58	681	759	58	58	58	58
1890	3,220	»	6	6	65	6	71	77	2	31	60	742	62	775	853	50	55	55	55
1891	3,241	»	26	12	59	12	85	97	1	50	65	800	64	850	894	55	45	45	45
1892	3,247	2	74	4	55	6	127	153	»	57	48	766	48	805	851	21	50	50	50
1893	3,250	»	26	7	56	7	82	89	1	44	47	746	48	790	858	22	41	41	41
1894	3,260	»	16	6	65	6	81	87	1	26	55	802	50	828	864	50	49	49	49
1895	3,270	19	125	6	71	25	194	219	5	45	40	902	45	947	992	26	45	45	45
1896	3,302	1	118	5	68	6	184	190	1	55	51	1,045	52	1,078	1,150	26	41	41	41
1897	3,311	»	10	12	82	12	92	104	1	56	45	1,022	44	1,058	1,102	25	61	61	61
1898	3,395	»	48	10	118	10	166	170	1	26	42	906	45	952	975	19	58	58	58
1899	4,011	25	246	3	157	28	383	411	1	40	50	1,247	51	1,287	1,358	59	63	63	63
1900	4,051	»	556	7	147	7	485	490	5	71	46	1,074	51	1,145	1,196	51	54	54	54
1901	4,020	»	50	7	145	7	195	202	2	58	46	946	48	984	1,052	25	57	57	57
1902	4,021	»	114	6	176	6	290	296	2	59	51	859	53	918	951	25	71	71	71
		78	1,796	222	1,891	500	3,687	3,987	80	1,070	2,304	17,764	2,444	18,854	21,278	1,549	1,655	1,655	1,655

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

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

de personnes depuis 1855.

étrangères à l'Administration, autres que des voyageurs.					NOMBRE TOTAL			VOYAGEURS EMBARQUÉS.	TRAINS- KILOMÈTRES. — VOYAGEURS. VOYAGEURS.	TRAINS- KILOMÈTRES. — VOYAGEURS et marchandises RÉUNIS.
Presses, folie suicide		TOTAL.			DES VICTIMES					
Tués	Blessés et contu- sionnés	Tués	Blessés et contu- sionnés	Ensemble	Tués	Blessés et contu- sionnés	Ensemble			
18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
						1	1	421,159	50,570	50 570
						1	1	871,507	147,803	147,803
		1		1	1	2	3	1,584,577	507,970	507,970
						2	11	2,258,505	618,775	648,775
		1		1	1	7	18	1,952,731	651,420	872,785
		1		3	3	9	18	2,199,519	655,567	1,181,105
		4		4	4	7	28	2,659,744	1,010,129	1,491,985
		5		5	5	7	14	2,724,104	1,170,050	1 589,090
		5	1	6	6	12	25	5,085 519	1,596,485	1,877,170
		7	2	9	9	12	33	5,381,529	1 672 153	2,487,505
		7	2	9	9	13	38	5,470,678	1,512 775	2,726,510
		10	6	16	16	15	42	5,700,111	1,624 525	5,262,110
		7	5	10	10	12	33	5 746,590	1,762,725	5 809,070
		8	4	12	12	11	26	5,658,965	1,599,810	2,866,085
29		96	56	152	181	308	489	(1)	(1)	(1)
1		15	11	24	25	55	38	6 458,424	2,555,752	5,282,961
2		17	11	28	26	40	66	6,640,948	2,645,734	5,520,151
3		14	6	20	27	51	61	7,140,640	2,675,950	5,521 514
4		8	12	20	15	59	52	7,412,561	2,850,890	5,550,227
5		15	14	27	24	55	79	7,849 594	2,911,550	5,746,650
6		14	8	22	26	41	70	8,151 685	5 076,146	5,996,212
7		11	10	21	55	45	78	8,818,952	5,408 597	6,575,758
8		9	8	17	40	48	88	9,421 652	5,741,495	7,458,774
9		22	18	40	70	75	145	10,677,965	4,614,985	8,656 618
10		25	19	42	68	114	182	11,657,417	5,371 582	10,057,669
11		34	14	48	70	79	149	12,616,961	4,844 224	9,654,794
12		25	19	42	55	100	155	12,824,554	4,817,081	9,248,897
13		21	18	40	65	74	159	15,577 016	5 069,001	9,658 977
14		26	26	52	50	64	114	14,154,556	5,177 104	9 874 516
15		47	56	85	90	106	196	18,282 057	6,952 792	15,515 827
16		59	50	69	101	157	258	25,197 625	7,569 475	15,525,278
17		49	51	100	154	216	570	29,101 509	9,040,477	20,852,140
18		50	58	108	122	248	570	52,444,825	9,579,797	21,549,564
19	15	49	55	81	122	189	511	51,961,012	9,681,999	20,861,890
20	8	65	55	118	151	255	586	56,915,707	10,024,442	21,124,915
21	19	45	52	75	109	196	505	57,421,220	10,621,524	22,051 965
22	8	65	58	105	124	208	552	40,591,240	11 561,229	25,420,671
23		80	16	66	152	274	406	40,926,427	12,707,669	25,499,296
24	5	65	45	108	176	456	652	45,052,882	14,857,925	29,459,959
25	5	65	49	112	202	589	791	45,950,022	16,227,096	52,751 848
26	5	65	55	96	188	721	909	47,906,157	17,706 457	54 955,575
27	1	47	55	102	140	554	694	47 657,604	16,696,592	55,847,959
28	1	45	45	86	125	440	565	50,465,945	16,917,754	55,268,705
29	6	59	49	108	128	458	586	51,255,224	17 516,859	55,224,545
30	4	55	51	84	114	591	505	51,657,884	17,946,659	55,452,567
31	5	55	50	105	97	458	555	54 061,504	19,400,746	55,261,905
32	5	55	47	100	118	627	745	57,885,610	20,777,889	57,588,594
33	9	65	65	126	141	924	1,065	59,957,199	21,548,450	59,055,528
34	5	50	58	108	118	902	1,020	61,228,892	22,552 541	59 951,755
35	9	55	47	102	151	962	1,095	67,452,178	22,929,544	40,251,858
36	12	50	52	82	104	962	1,066	68,515,978	22,880,657	59,955,975
37	1	55	41	94	108	915	1,031	70,960,992	22,954 885	40,567,767
38	1	59	50	109	101	959	1,060	74,775 172	25 960,196	41,286,780
39	2	51	45	96	121	1,186	1,507	76,957,198	24,810 541	42,652,870
40	9	51	45	94	109	1,505	1,414	82 676,592	25,568,915	44,544,245
41	5	55	64	119	111	1,214	1,525	91,559,845	26,784,076	46,690,860
42	1	60	59	99	115	1,157	1,250	101,957,754	29,560,156	50,874,459
43	5	79	68	147	158	1,758	1,896	114,838,325	32,559 716	55,851,464
44	5	69	57	126	127	1,685	1,812	125,710,046	55,725,754	58,511,677
45	2	54	59	115	109	1,258	1 547	124,454 401	55,974,551	59,185,291
46	1	58	72	150	97	1,280	1,577	127,109,684	55,052,787	61,891,585
815	125	2,162	1,757	3,919	4,906	24,278	39,184	—	—	—

(1) Voir l'annexe XXXI de 1890.

2^e section. — Chemins de fer exploités par des compagnies.

N^o XLIV. — Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1902.

DÉSIGNATION DES LIGNES.	LONGUEUR EFFECTIVE EXPLOITÉE à la fin de l'année.				SUBDIVISION DE LA LONGUEUR TOTALE.				
	SUR LE TERRITOIRE		ENSEMBLE.		PARTIES ÉTABLIES		PARTIES AFFECTÉES au service des		
	Belge.	Étranger.	par ligne.	par exploitation.	à double voie	à simple voie	voyageurs et marchandises.	seulement	
	Mét. cour ^{ts}	Mét. cour ^{ts}	Mét. cour ^{ts}	Mét. cour ^{ts}	Mét. cour ^{ts}	Mét. cour ^{ts}	Mét. cour ^{ts}	Mét. cour ^{ts}	
Chimay : Hastière à la frontière vers Anor (France)	59,868	»	»	59,868	»	59,868	59,868	»	
Flandre-Occidentale.	} Bruges à Courtrai.	»	»	52,046	»	52,046	52,046	»	
		»	»	45,511	»	45,511	45,511	»	
		»	14,722	20,655	178,692	»	20,655	20,655	»
		»	»	25,438		»	25,438	25,438	»
		»	»	22,050		»	22,050	22,050	»
		»	»	15,012		»	15,012	15,012	»
»	»	26,488	14,590	41,078		4,292	36,786	41,078	»
»	»	40,567	»	40,567		»	40,567	40,567	»
Mallnes à Terneuzen (Pays-Bas)	45,900	25,586	»	67,486	4,561	62,925	67,486	»	
Nord belge.	} Charleroy à Erquelines.	»	»	30,801	30,801	»	50,055	768	
		»	»	15,890	15,890	»	15,890	»	
		»	»	72,654	72,654	»	72,151	485	
		»	3,400	49,701	12,567	37,134	49,701	»	
Taviery à Embresin (chemin de fer d'intérêt local)	9,435	»	»	9,435	»	9,435	9,435	»	
Termonde à Saint-Nicolas.	21,146	»	»	21,146	1,726	19,420	20,356	790	
Longueur totale exploitée (1) . . .	550,998	56,298	387,296		142,471	444,825	585,255	2,041	
					587,296	587,296			

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

N° XLV. — Chemins de fer exploités par des compagnies. — Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. — Situation au 31 décembre 1902.

DÉSIGNATION		NOMBRE DE BUREAUX OUVERTS AU SERVICE.						NOMBRE DE RACCORDEMENTS industriels reliés aux railways		
		STATIONS EXPLOITÉES			Haltes.	Points d'arrêt.	Total (Colonnes 5, 6 et 7.)	en pleine voie (gares privées).	aux stations.	Total. (Colonnes 9 et 10.)
des COMPAGNIES.	du TERRITOIRE sur lequel LES STATIONS, ETC. sont ÉTABLIES.	en commun avec une ou plusieurs autres administrations.	exclusivement par la Compagnie consi- dérée.	Ensemble (Colonnes 3 et 4.)						
Chimay	Belge	4	40	14	•	3	47	3	3	6
	Étranger	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	4	40	14	»	3	47	3	3	6
Flandre Occidentale	Belge	11	19	30	3	13	46	»	3	3
	Étranger	4	3	4	•	1	5	»	•	•
	Ensemble.	12	22	34	3	14	51	»	3	3
Gand à Terneuzen	Belge	4	3	7	4	»	8	1	4	5
	Étranger	2	3	5	»	•	5	»	3	3
	Ensemble.	6	6	12	4	»	13	1	7	8
Hasselt à Maeseyck	Belge	1	6	7	»	1	8	1	1	2
	Étranger	»	»	•	»	»	»	»	•	•
	Ensemble.	1	6	7	»	1	8	1	1	2
Malines à Terneuzen	Belge	6	4	10	2	2	14	»	3	3
	Étranger	2	3	5	»	»	5	»	1	1
	Ensemble.	8	7	15	2	2	19	»	4	4
Nord belge	Belge	18	28	46	7	30	83	27	59	86
	Étranger	1	»	1	»	•	1	»	»	»
	Ensemble.	19	28	47	7	30	84	27	59	86
Taviers à Embresin	Belge	»	»	»	5	4	9	3	2	5
	Étranger	»	»	»	»	»	•	»	»	»
	Ensemble.	»	»	»	5	4	9	3	2	5
Termonde à Saint-Nicolas	Belge	2	5	7	1	2	10	»	1	1
	Étranger	»	»	»	»	•	»	»	»	»
	Ensemble.	2	5	7	1	2	10	»	1	1
TOTAUX	Belge	46	75	121	49	55	195	35	76	111
	Étranger	6	9	15	»	1	16	»	4	4
	Ensemble.	52	84	136	49	56	211	35	80	115

N° XLVI. — Chemins de fer exploités par des compagnies. — Matériel roulant.
— Effectif au 31 décembre 1902.

Comparaison des années 1902 et 1901.

		DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.								
		Chinay.	Flandre-Occidentale.	Gand à Terneuzen.	Lislet à Maaseyck.	Malines à Terneuzen.	Nord-Beige.	Tartiers à Embresin.	Termonde à St-Nicolas.	Ensemble.
Matériel de traction.										
Locomotives.	en 1902	7	45	42	4	18	203	3	6	298
	en 1901	7	44	43	4	18	189	4	6	285
	Différences pour 1902	»	+ 1	- 1	»	»	+ 14	- 1	»	+ 13
Tenders.	en 1902	7	43	14	»	47	432	»	»	213
	en 1901	7	42	12	»	17	418	»	»	196
	Différences pour 1902	»	+ 1	+ 2	»	»	+ 14	»	»	+ 17
Voitures à vapeur	en 1902	»	7	»	»	1	»	»	»	8
	en 1901	»	7	»	»	1	»	»	»	8
	Différences pour 1902	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Matériel de transport.										
Voitures à voyageurs	de 1 ^{re} classe	»	15	3	»	5	26	»	4	50
	de 2 ^e —	»	26	4	»	6	24	»	2	59
	de 3 ^e —	7	400	15	5	19	97	»	9	252
	mixtes	5	24	2	4	(1) 10	(2) 33	6	3	87
	Ensemble.	12	165	24	9	40	177	6	15	448
Fourgons à bagages	8	47	8	2	14	135	3	4	221	
Wagons à marchandises	découverts	187	316	200	44	535	4,389	60	34	5,765
	fermés	48	152	40	20	6	574	»	15	825
	pour chevaux	»	8	»	3	} 62	10	»	»	} 255
	pour bétail	4	87	8	12		50	4	7	
	Ensemble.	209	563	248	79	603	5,023	64	56	6,845
Véhicules divers.	4	4	3	4	2	12	»	4	27	
TOTALS (véhicules de transport).	en 1902	230	776	283	94	659	5,347	73	79	7,541
	en 1901	230	776	289	94	659	5,251	75	79	7,423
	Différences pour 1902	»	»	+ 24	»	»	+ 96	- 2	»	+ 118

(1) Dont 2 voitures Belpaire pour trains-tramways.

(2) Dont 32 affectées au service spécial des trains-tramways.

N° XLVII. — Chemins de fer exploités par des compagnies. — Parcours kilométrique des trains en 1902.

Comparaison des années 1902 et 1901.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES TRAINS (*)											
	sur les lignes exploitées par la Compagnie (en Belgique et à l'étranger).				sur les lignes aboutissantes ou étrangères exploitées exclusiv- ement par d'autres administrations.				ENSEMBLE.			
	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.
Chimay	"	87,200	199,009	266,209	"	9,396	27,740	37,136	"	76,596	226,749	303,345
Flandre Occidentale	1,143,207	264,584	92,553	1,500,344	20	21	"	47	(2) 1,143,233	264,605	92,553	1,500,391
Gand à Terneuzen	82,575	67,023	76,025	225,623	"	"	"	"	82,575	67,023	76,025	225,623
Hasselt à Maeseyck	89,862	660	29,930	120,452	"	"	"	"	89,862	660	29,930	120,452
Malines à Terneuzen	169,600	230,497	108,782	508,879	"	"	"	"	169,600	230,497	108,782	508,879
Nord belge	1,068,359	1,197,373	"	3,165,732	"	"	"	"	(3) 1,068,359	1,197,373	"	3,165,732
Taviers à Embresin	"	"	40,000	40,000	"	"	"	"	"	"	40,000	40,000
Termonde à Saint-Nicolas . .	76,900	23,805	"	100,705	14,692	4,256	"	18,948	91,592	28,061	"	119,653
Totaux pour 1902	3,530,503	1,851,142	546,299	5,927,944	14,718	13,673	27,740	56,131	3,545,221	1,864,815	574,039	5,984,075
— pour 1901	3,530,691	1,799,333	557,783	5,887,807	14,781	13,525	27,740	56,046	3,545,472	1,812,858	585,523	5,943,853
Différences pour 1902 . . .	— 188	+ 51,809	— 11,484	+ 40,137	— 63	+ 148	"	+ 85	— 251	+ 51,957	— 11,484	+ 40,222

(*) Non compris le parcours des trains de route, à vide et en manœuvres.

(2) Y compris 439,155 kilomètres parcourus par les voitures à vapeur.

(3) — 741,439 — — par les trains-tramways.

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

NATURE DES TRANSPORTS.	DÉSIGNATION								
	CHIMAY.		FLANDRE OCCIDENTALE.		GAND A TERNEUZEN.		HASSELT A MAESEYCK.		
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	
Voyageurs	4 ^{re} classe. . (nombre).	1,834	3,440	23,333	54,963	3,042	5,146	801	4,668
	2 ^e — . . (—)	22,173	23,738	347,582	391,516	43,738	15,992	8,531	10,825
	3 ^e — . . (—)	307,876	154,835	2,834,413	1,425,422	293,871	232,653	79,477	60,524
	Ensemble. . (—)	331,883	482,013	3,205,328	1,871,901	312,651	253,791	88,809	73,017
Bagages	taxés au minimum (colis).	»	»	22,069	44,876	4,346	»	1,578	799
	— au poids (quintaux).	1,753	4,634	49,326	»	3,851	1,822	568	4,192
	Ensemble.	»	4,634	»	44,876	»	1,822	»	4,991
Petites marchandises	taxées au minimum (expéditions).	»	»	24,941	2,679	4,985	2,493	18,538	6,810
	— au poids (quintaux)	20,479	35,747	152,961	199,672	16,295	18,261	17,462	23,436
	Ensemble.	»	35,747	»	202,351	»	20,754	»	30,246
Grosses marchandises	taxées au minimum (expéditions).	»	»	32,532	24,314	1,363	4,492	4,433	2,270
	— au poids (tonnes).	313,718	432,945	4,196,586	1,734,144	517,185	429,256	51,860	86,352
	Ensemble.	»	432,945	»	1,758,458	»	430,748	»	88,622
Finances. (groups).	4,869	517	56,754	41,439	517	851	378	224	
Équipages	transportés à grande vitesse (nombre).	»	»	14	1,349	»	»	»	»
	— à petite — (—)	46	244	»	»	»	»	»	»
	Ensemble. . (—)	46	244	14	1,349	»	»	»	»
Chevaux et bestiaux (*)	transportés à grande vitesse (nombre)	43	768	412	2,041	»	»	»	»
	— à petite — (—)	1,246	12,153	1,806	29,478	756	5,247	908	41,854
	Ensemble. . (—)	1,291	12,921	1,918	31,519	756	5,247	908	41,854
Produits extraordinaires . . (fr)	»	43,826	»	24,904	»	16,465	»	21,027	
Recettes brutes d'exploitation . . . Total : (fr.)	»	682,847 ⁽¹⁾	»	3,946,794	»	729,386	»	226,975	
Dépenses — (fr.)	»	653,410 ⁽¹⁾	»	2,367,413	»	458,882	»	220,094	
Excédents des recettes sur les dépenses. . . (fr.)	»	29,437	»	1,579,381	»	270,504	»	6,881	
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes de l'exploitation.	»	95.64 p. c.	»	59.98 p. c.	»	62.91 p. c.	»	96.97 p. c.	

(1) Les chiffres partiels de la recette ne sont qu'approximatifs pour les transports de petites marchandises, de grosses marchandises, d'équipages, d'actuellement opéré sur la totalité des frais de transport, sans distinction de tarifs; dès lors, il n'est plus possible d'indiquer séparément le chiffre
(2) Pour le chemin de fer Nord belge, le mouvement des transports d'animaux est exprimé par le nombre de têtes; pour les autres lignes
(3) 255 envois taxés par expédition.
(4) 5,892 — — — — — et 15,965 par tête.
(5) 6,425 — — — — — — 15,965 — —
(6) Y compris une somme de 53,606 francs représentant la redevance payée par la compagnie du chemin de fer du Nord, du chef de
(7) Y compris une somme de 9,345 francs dépensée en combustibles par la compagnie de Chimay, pour l'exploitation du tronçon dont il est

et recette (1). — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1902.

DES COMPAGNIES										PROPORTION P. C. relativement à LA RECETTE	
MANS A TERNEUZIN.		NORD BELGE.		TAVIERS A EMBRESIN.		TERMOND A SAINT-NICOLAS.		ENSEMBLE		DE CHAQUE TARIF.	GENERALA.
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.		
14.011	15,083	314,649	656,167	141	78	577	540	358,361	737,085	9.53	2.74
108,834	87,718	1,308,827	1,365,005	51,069	13,689	28,389	21,890	1,891,143	1,932,773	21.98	7.20
823,784	313,113	8,536,090	2,800,416	»	»	236,201	79,321	13,131,712	5,065,978	65.49	18.86
946,632	415,914	10,179,536	4,821,282	51,210	13,167	265,167	101,751	15,381,216	7,735,836	100.00	28.80
5,323	2,633	»	»	»	»	4,176	592	31,492	»	»	»
2,391	3,031	90,342	255,468	80	102	546	191	118,857	315,340	100. »	1.17
»	5,664	»	255,468	»	102	»	1,083	»	315,340	100. »	1.47
66,658	»	»	»	»	»	35,488	19,698	170,607	»	»	»
41,579	60,855	536,355	1,045,679	2,031	2,830	26,910	19,940	814,062	1,437,809	100. »	5.35
»	60,856	»	1,045,679	»	2,830	»	39,638	»	1,437,809	100. »	5.35
9,057	12,227	»	»	»	»	6,500	4,491	50,885	»	»	»
616,842	797,851	11,490,150	11,107,058	24,005	26,770	101,017	127,433	14,311,364	14,786,603	100. »	55.05
»	810,078	»	11,107,058	»	26,770	»	131,924	»	14,786,603	100. »	55.05
16,682	3,173	70,800	41,705	»	»	13,224	952	463,724	28,858	100. »	0.11
»	»	»	»	»	»	»	»	44	1,319	8.16	»
45	243	2,165	14,705	»	»	»	»	2,496	15,192	91.84	0.06
45	243	2,165	14,705	»	»	»	»	2,210	16,541	100. »	0.06
44	776	»	»	»	»	35	203	(2)	3,788	3.38	0.02
947	9,266	43,965	38,805	»	»	239	1,348	(1)	108,148	96.62	0.40
958	10,042	43,965	38,805	»	»	294	1,551	(2)	111,936	100. »	0.42
»	295,545	»	2,050,082	»	473	»	4,496	»	2,426,815	100. »	9.04
»	1,601,515	»	19,344,484	»	43,342	»	284,395	»	26,859,738	»	100.00
»	889,831	»	7,386,415	»	30,319	»	158,762	»	12,461,826	»	»
»	711,684	»	11,958,069	»	43,023	»	125,633	»	14,694,912	»	»
»	55.56 p. c.	»	38.48 p. c.	»	69.95 p. c.	»	55.32 p. c.	»	15.29 p. c.	»	»

pages et d'animaux — Le partage des taxes appliquées aux expéditions effectuées en service commun avec les administrations belges, est exact des recettes afférentes à chacune de ces catégories de transports.
concedées, ce mouvement est représenté par le nombre d'expéditions ou de wagons.

L'exploitation de la section française de Momignies-frontière à Anor, par les trains et le personnel de la compagnie de Chimay, question dans le renvoi ci-dessus.

N° XLIX. — Chemins de fer exploités par des compagnies.
Comparaison des

N° D'ORDRE	DESIGNATION DU PERSONNEL.		
		Chimay	Flandre Occidentale
<i>A Fonctionnaires et employés de tous grades</i>			
1	Chefs de l'exploitation (administrateurs délégués, inspecteurs généraux, directeurs gerants ou directeurs).	1	4
2	Chefs de service (inspecteurs principaux, inspecteurs, ingénieurs, etc)	4	4
3	Inspecteurs, ingénieurs, chefs de division, sous-inspecteurs, inspecteurs adjoints, etc	"	"
4	Agents commerciaux.	"	"
5	Chefs de la comptabilité ou du contrôle, chefs de bureau, sous-chefs de service, conducteurs de travaux contrôleurs, sous chefs de bureau, chefs et sous-chefs de dépôt (magasins), surveillants principaux, commis chefs, vérificateurs, etc	5	17
6	Chefs, sous-chefs et assistants de station, chefs de halte	10	29
7	Chefs-comptables, comptables, receveurs, caissiers, etc.	4	3
8	Chefs de traction, surveillants du service des locomotives et des trains, etc.	"	"
9	Chefs et sous-chefs de section ou de district, surveillants de route ou de la voie, etc	2	1
10	Commis et employés de toutes catégories, agents spéciaux, dessinateurs, télégraphistes, commis agréés, surnuméraires, etc	25	129
11	Chefs facteurs et facteurs de station, surveillants de gare, etc.	3	57
12	Premiers chefs-gardes, chefs gardes, conducteurs ou gardes convois et serre-freins	9	67
Ensemble (rubrique A)		57	308
<i>B Agents divers et ouvriers</i>			
13	Agents du service de la traction et du matériel et hommes de métier (chefs et sous chefs d'atelier ou de dépôt ou premiers ajusteurs, chefs de remise, contremaîtres, chefs et sous-chefs ouvriers, chefs-machinistes, machinistes, chauffeurs, graisseurs, visiteurs, chefs mécaniciens, mécaniciens, élèves mécaniciens, ajusteurs, forgerons, aides-forgerons, mouleurs, tourneurs, chaudronniers, fondeurs, ferblantiers, menuisiers, charpentiers, sciurs, peintres, garnisseurs, manœuvres, etc)	43	309
14	Agents de la route (chefs et ouvriers piqueurs, chefs et ouvriers piocheurs, chefs cantonniers, cantonniers, gardes et gardiennes de barrières, pontonniers, gardes-route, gardes-cabine, gardes-signaux ou signaleurs, paveurs, etc)	77	680
15	Ouvriers de station (annotateurs ou pointeurs, aiguilleurs, gardes-excentriques, gardes-salles, recoleurs de coupons, magasiniers, peseurs, chargeurs, transbordeurs, camionneurs, veilleurs, nettoyeurs, lampistes, porteurs d'avis ou de télégrammes, chefs et hommes d'équipes, maçons, manœuvres, etc)	25	212
16	Geus de service (huissiers, messagers, concierges, portiers, garçons de bureau, etc.).	4	4
Ensemble (rubrique B).		146	1,205
Totaux (rubriques A et B) pour 1902.		203	1,513
— — — — — pour 1904.		208	1,497
Différences pour 1902		— 5	+ 16

— *Personnel.* — *Effectif au 31 décembre 1902.*
années 1902 et 1901.

DESIGNATION DES COMPAGNIES.						TOTAUX.	
Gand à Terneuzen.	Hasselt à Maeseyck.	Malines à Terneuzen.	Nord belge.	Taverniers à Embresin.	Termonde à Saint-Nicolas.	1902.	1901.
1	2	4	4	4	4	9	9
2	»	4	3	4	2	17	17
4	»	»	12	»	»	13	13
2	»	1	»	»	4	4	4
3	4	5	30	»	2	66	62
9	6	17	51	»	7	139	129
4	1	4	82	4	4	91	94
4	»	»	»	»	»	1	4
4	2	4	44	»	4	22	21
19	3	12	278	»	14	507	506
7	4	13	76	2	2	161	155
14	2	27	192	3	4	318	323
61	21	112	739	8	32	1,338	1,334
51	12	169	1,096	4	30	1,714	1,699
52	39	178	583	3	44	1,653	1,594
18	6	92	508	3	18	882	883
4	4	2	93	»	4	406	405
125	58	441	2,280	10	90	4,355	4,281
186	79	553	3,049	18	122	5,693	5,645
186	79	542	2,962	18	123	5,615	—
»	»	+ 11	+ 57	»	- 4	+ 78	—

N° I. — Chemins de fer exploités par des compagnies.

Comparaison des

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	NATURE ET CAUSE DES ACCIDENTS.															
	PAR LE FAIT DU SERVICE (Collisions et déraillements.)												PAR LE FAIT DES VICTIMES OU (Imprudence, circulation sur la voie.			
	Voyageurs.				Agents des compagnies.				Ensemble.				Voyageurs.		Agents des compagnies.	
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
Chimay	»	»	4	»	»	»	»	»	»	»	4	4	»	»	»	»
Flandre Occidentale.	»	8	30	38	»	»	»	»	»	8	30	38	»	»	»	1 3
Gand à Terneuzen.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Hasselt à Maeseyck	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Malines à Terneuzen	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	1
Nord belge.	»	16	»	16	»	4	»	1	»	47	»	47	»	1 3	4 2 8	24 34
Taviers à Embresin.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Termonde à Saint-Nicolas.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	4	»
TOTAUX pour 1902	»	24	31	55	»	1	»	1	»	25	34	59	»	2 3	5 3 9	24 36
TOTAUX pour 1901.	2	9	31	42	»	3 4	4	2	12	32	46	2 3	3 8	4 31	29 61	
Différences pour 1902	-2	+15	+3	+16	»	-2 -4	-3	-2	+13	+2	+13	-2 -1	»	-3 -1	22	-3 48

— Accidents survenus aux personnes. — Année 1902.

années 1902 et 1901.

DE CIRCONSTANCES DIVERSES. (autres que des voyageurs)				TOTAUX GÉNÉRAUX DES VICTIMES.																			
Personnes étrangères (autres que des voyageurs)				Ensemble.				Voyageurs.				Agents des compagnies.				Personnes étrangères au service, autres que des voyageurs.				Ensemble.			
Tués.	Blessés	Contusionnés	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés	Contusionnés	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	4	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	4
6	3	»	9	7	3	»	10	»	8	30	38	1	»	»	1	6	3	»	9	7	11	30	48
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1	»	»	1	1	1	»	2	»	»	»	»	»	1	»	1	1	»	»	1	1	1	»	2
9	5	5	19	11	14	32	57	»	17	3	20	2	9	24	35	9	5	5	19	11	31	32	74
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	2	»	2	»	3	»	3	»	1	»	1	»	»	»	»	»	2	»	2	»	3	»	3
16	10	5	31	19	21	32	72	»	26	37	63	3	10	24	37	16	10	5	31	19	46	66	131
14	13	2	29	20	47	34	101	4	12	34	50	4	34	30	68	14	43	2	59	22	59	66	147
+2	-3	+3	+2	-1	+26	-2	-20	-4	+14	+3	+13	-1	-24	-6	-31	+2	-3	+3	+2	-3	-13	»	-16

(184)

(1.)

PARTIE B.

POSTES.

9;

POSTES.

1

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. — SERVICE INTERNATIONAL.

Parmi les faits intéressant le service international, il y a lieu de relever, en 1902 :

1^o l'extension de l'échange des envois recommandés contre remboursement au protectorat allemand des îles Samoa ;

2^o l'adhésion de la Turquie et du Japon à l'arrangement de Washington du 15 juin 1897, concernant l'échange des lettres et des boîtes avec valeur déclarée ;

3^o l'extension du service des mandats de poste à la République de Libéria et aux colonies françaises de la côte occidentale d'Afrique : Congo, Côte d'Ivoire, Dahomey, Guinée, Haut-Sénégal et Sénégal ;

4^o la participation de la France au service des envois à remettre par exprès.

§ 2. — SERVICE INTÉRIEUR.

Dans un but de simplification des écritures et comme mesures de décentralisation, les directeurs de service ont été délégués pour répondre aux réclamations relatives aux irrégularités commises dans l'expédition et la distribution des correspondances ainsi que dans l'exécution des divers services de comptabilité.

Ces fonctionnaires statuent dans certains cas, sur les demandes de déplacement de boîtes aux lettres et sur l'organisation du service des boîtes aux trains vicinaux.

Pareille délégation a été autorisée pour différentes questions de second ordre.

II.

Statistiques des correspondances.

§ 1^{er}. — MOUVEMENT GÉNÉRAL.

I, p. B, 16,
et III, p. B, 20.

Le mouvement général des *correspondances privées manuscrites* comprend :

	EN SERVICE INTÉRIEUR.	EN SERVICE INTERNATIONAL.	Ensemble.
Lettres de toutes catégories . . .	En 1902	48,467,371	152,030,722
	En 1901	44,213,548	145,714,808
	Différences en 1902. .	+ 4,253,823	+ 6,315,914
	ou + 2.03 p. %	ou + 9.62 p. %	ou + 4.33 p. %
Cartes postales	En 1902	16,732,944	76,759,436
	En 1901	14,921,466	70,586,022
	Différences en 1902. .	+ 1,831,778	+ 6,173,414
	ou + 7.80 p. %	ou + 12.28 p. %	ou + 8.75 p. %
Totaux	En 1902	65,220,315	228,790,158
	En 1901	59,134,714	216,300,830
	Différences en 1902. .	+ 6,085,601	+ 12,489,328
	ou + 4.07 p. %	ou + 10.29 p. %	ou + 5.77 p. %

Les cartes de visite sous enveloppe ouverte, affranchies à fr. 0-05 pour l'intérieur, ne figurent pas au tableau ci-dessus, bien qu'elles puissent porter des annotations manuscrites équivalant à une correspondance. Le nombre de ces cartes est, pour 1902, de 7,441,668 contre 6,767,456 en 1901. C'est, pour 1902, une augmentation de 674,232 cartes ou 9.96 p. c.

En 1902, la poste a, en outre, transporté 27,595,504 lettres de service. C'est, sur 1901 (26,565,128), une augmentation de 1,028,176 lettres ou 5.90 p. c.

I, p. B, 17.
et III p. B, 20.

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

	JOURNAUX.	IMPRIMÉS.	ÉCHANTILLONS.	PAPIERS D'AFFAIRES.
En 1902	139,744,644	154,492,624	7,809,750	2,372,344
En 1901	137,755,683	133,492,970	7,548,411	2,133,222
Différences en 1902. . .	+ 1,988,961 ou + 1.44 p. %	+ 20,999,654 ou + 15.73 p %	+ 261,339 ou + 3.46 p %	+ 239,122 ou + 11.21 p. %

La décomposition de ces chiffres est donnée à l'annexe III.

§ 2. — LETTRES ORDINAIRES.

Le nombre des lettres ordinaires échangées *entre les bureaux belges*, qui avait été de 100,045,400 en 1901, s'est élevé à 102.072,177 en 1902, soit en plus 2,026,777 lettres ou 2.05 p. c.

III, p. B, 20.

Le nombre total des lettres ordinaires *expédiées de Belgique à destination de l'intérieur et de l'étranger* est, pour 1902, de 127.699,558.

C'est une moyenne de 18.52 lettres par habitant, en prenant pour base du calcul la population du royaume au 31 décembre 1902 (6,896,079 habitants). Cette moyenne était de 18.05 par habitant pour 1901.

La proportion des lettres non ou insuffisamment affranchies a été, en 1902, de 4.89 pour mille lettres expédiées (624,559 sur 127,699,558).

En 1902, *il est tombé au rebut* 252,587 lettres et cartes postales originaires de Belgique. Sur ce nombre 106.958 lettres et cartes postales (42.55 p. c.) ont pu être distribuées après ouverture ou vérification.

III, p. B, 21.

En 1901, il y avait eu 255,474 lettres et cartes postales-rebut dont 114,340 (44.76 p. c.) avaient été remplacées.

Le nombre des lettres *réclamées* a été, en 1902, de 6,056 dont 150 renfermaient des valeurs au porteur, montant ensemble à fr. 5,416-60. Il en a été retrouvé 2,119 ou 55.11 p. c., parmi lesquelles 11 contenaient pour fr. 197-40 de valeurs au porteur.

Le nombre de ces lettres avait été, pour 1901, de 5,650, dont 124 contenaient des valeurs au porteur pour la somme totale de fr. 4,410-90. Sur ce

nombre, 1.896 lettres ou 53.67 p. c., dont 18 renfermaient pour fr. 133-15 de valeurs au porteur, avaient pu être restituées aux réclamants.

III, p. B, 20. Le nombre des *lettres ordinaires internationales* était de 42,538,979 en 1901; il est de 46,447.245 en 1902; augmentation: 4,088,266 ou 9.65 p. c.

§ 5. — LETTRES RECOMMANDÉES.

III, p. B, 20. Le nombre des lettres recommandées privées, en service intérieur, s'est élevé de 1,211,004 en 1901, à 1,251,331 en 1902, soit 40,327 envois ou 3.33 p. c. en plus pour 1902.

Treize objets recommandés ont été perdus dans le service belge en 1902.

Le *mouvement international* a donné lieu, en 1902, à un échange de 1,838.171 lettres recommandées. C'est, sur 1901 (1,673,023), un accroissement de 165,148 ou 9.87 p. c.

§ 4. — LETTRES ET BOÎTES AVEC VALEUR DÉCLARÉE.

II, p. B, 48 et
III, p. B, 20. En 1902, il a été expédié 239,845 lettres assurées *en provenance et à destination* du royaume, d'une valeur totale de fr. 363,176.034-36. C'est, sur 1901, une diminution de 5,013 en nombre et de fr. 10,071,123-20 en valeur.

Le montant moyen de l'assurance par lettre a été de 1,514 francs pour 1902; il était de 1,447 francs en 1899, de 1,537 francs en 1900 et de 1.524 francs en 1901.

Le produit des primes d'assurance et de la taxe fixe perçues, en 1902, sur les valeurs à l'intérieur, atteint fr. 106.666-43. C'est, sur 1901, une diminution de fr. 4.326-90. Le montant de la taxe au poids de ces mêmes envois est de fr. 46,127-50 en 1902, contre fr. 47,436-10 en 1901, soit une diminution de fr. 1,328-80.

En *service international*, il a été échangé 176,849 lettres de l'espèce, valant ensemble fr. 155,803,700-65. Comparativement au mouvement de 1901, c'est une diminution de 415 en nombre et de fr. 1,999,227-81 en valeur.

Quant au service des boîtes avec valeur déclarée, il a donné lieu, en 1902, à un échange de 5,106 boîtes dont le montant global s'élève à fr. 1,509,109-30. C'est, sur 1901, une augmentation de 824 en nombre et de fr. 76,072-50 en valeur.

Le *mouvement général* des lettres et des boîtes avec valeur déclarée (service intérieur et service international) atteint donc, en 1902, le nombre de 421,798 envois, représentant une valeur de fr. 520,488,844-31, avec un produit de fr. 248,638-54.

Onze lettres-valeur ont été perdues en 1902.

§ 5. — ENVOIS EXPRESS.

III, p. B, 21. Le nombre des envois express qui ont été remis dans le royaume a été, en 1902, de 2,077,426, dont 1,990,388 dans le rayon local du bureau de

destination et 87,058 en dehors de ce rayon; 119,107 envois ont été délivrés par la Poste et 1,958,519 par le Télégraphe.

Comparativement au mouvement de ces envois en 1901 (2,019,988), l'augmentation est de 57.438 (ou 2 84 p. c.).

III.

Opérations pour compte de tiers.

A. — MANDATS ET BONS DE POSTE.

§ 1^{er}. — MANDATS (SERVICE INTÉRIEUR).

Le nombre des mandats émis s'est élevé, en 1902, à 1,525.197 (1) et le montant à fr. 184,493,857-45. Dans ces chiffres ne sont pas compris : 1^o 93,093 titres, s'élevant ensemble à fr. 27,484,016-82 délivrés en liquidation de bordereaux d'effets de commerce; 2^o une somme de 1,048,557 francs payée, pour compte du Département de l'Agriculture, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues, à l'abatage, impropres à la consommation, et 3^o une somme de fr. 2,518,974-08 payée pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec primes. Ces deux dernières sommes ont produit une taxe respective de fr. 3.092-55 et fr. 4,271-80. L'augmentation sur l'année précédente est de 75,951 mandats (5.09 p. c.), d'une valeur totale de fr. 9,907.788-83 (5.67 p. c.).

II, p. B, 48,
III, p. B, 20
et 2.

Le produit des taxes a dépassé de fr. 24,491-50 (5.58 p. c.) celui de l'exercice précédent.

La valeur moyenne du mandat, qui était de fr. 120-30, en 1901, s'est élevée à fr. 120-96 en 1902.

§ 2. — BONS DE POSTE.

Il a été délivré, en 1902, 1,448,761 bons de poste, d'un montant global de 12,141,216 francs, soit en plus, sur l'année 1901, 47,173 titres (3.36 p. c.), représentant une valeur de 452,962 francs (3.70 p. c.).

II, p. B, 18,
III, p. B, 20
et 21.

La recette effectuée du chef des taxes perçues a augmenté de fr. 3,232-40 (3.67 p. c.).

§ 5. — MANDATS (SERVICE INTERNATIONAL).

Pendant l'exercice 1902, il a été émis en Belgique 502,297 mandats internationaux, d'un montant total de fr. 26,613,992-47. C'est, sur 1901, une augmentation de 19,371 (4.01 p. c.) pour le nombre et de fr. 593,062-18 (2.28 p. c.) pour la valeur des titres.

II, p. B, 48,
III, p. B, 20
et 21.

Il a été payé, pendant le même exercice, 441,953 mandats de l'étranger, d'un montant total de fr. 26.589,570-64; l'augmentation, sur l'exercice 1901, est de 23,232 mandats (5.55 p. c.), d'une valeur totale de fr. 1,911,509-75 (7.81 p. c.).

Le produit des taxes a été de fr. 276,525-46, soit une augmentation de fr. 12.788-60 (4.85 p. c.) sur l'année précédente.

(1) Y compris 45,524 mandats émis sans taxe, pour les besoins divers du service.

B. — EFFETS DE COMMERCE.

§ 1^{er}. — ACCEPTATION.

II, p. B, 18,
III, p. B, 21
et 22. En 1902, 58.159 effets de commerce ont été déposés à l'acceptation et les taxes perçues de ce chef se sont élevées à fr. 7,627-80, soit une diminution de 8 5 p. c. comparativement à l'exercice précédent (41,685 effets ayant rapporté fr. 8,557 de taxes).

Il a été fait 229 protêts par huissiers et 202 par agents des postes.

§ 2. — ENCAISSEMENT.

II, p. B, 18,
III, p. B, 21
et 22. Le service d'encaissement des effets de commerce a donné des résultats moins satisfaisants que les années antérieures.

Il a été déposé, en 1902, 2,945,911 effets, s'élevant ensemble à fr. 696.611,025-08. C'est, sur 1901, une augmentation de 105.284 en nombre (3.65 p. c.) mais une diminution de fr. 6,206,256-08 (0.88 p. c.) sous le rapport de la valeur.

Les taxes perçues se sont élevées à fr. 1.048,458-10, dépassant de fr. 18,211-10. ou 1.77 p. c., le produit de l'exercice précédent.

Il a été dressé 61,159 protêts par huissiers et 118,488 par les agents des postes.

Les sommes versées en compte courant à la Banque nationale de Belgique, au profit de déposants d'effets de commerce ou de tiers désignés par eux, ont atteint fr. 59,458,429-55 (1).

C. — COUPONS D'ACTIONS ET D'OBLIGATIONS ; TITRES AMORTIS.

II, p. B, 19,
III, p. B, 20
et 21. Il a été déposé, en 1902, 159,707 coupons (2) et titres amortis, montant ensemble à fr. 1,255,021-98.

Le nombre de ces valeurs, déposées en 1901, avait été de 146,917 et le montant de fr. 1.584,477-25

Il y a donc eu diminution de 7,210 (4.91 p. c.) quant au nombre des valeurs et de fr. 151.455-27 (10.94 p. c.) quant au montant.

Le produit de la taxe, qui s'est élevé, en 1901, à fr. 2,866-90, n'a atteint, en 1902, que fr. 2,698-90, soit une différence en moins de fr. 168 (5.86 p. c.) sur l'exercice écoulé.

D. — QUITTANCES (SERVICE INTÉRIEUR).

II, p. B, 19,
III, p. B, 20
et 21. La progression constatée chaque année dans le mouvement des quittances d'encaissement, s'est maintenue en 1902.

L'augmentation du nombre des titres déposés (7,949.276) est de 524,471 (4.26 p. c.) et celle du montant de ces titres (fr. 549,466,479-91), de fr. 14,091,162-19 (4.20 p. c.).

La recette du chef de la taxe s'est élevée à fr. 1,406,151-45, soit une différence en plus de fr. 65.228-40 (4.86 p. c.).

(1) Ce mode de liquidation, tout à fait facultatif, a été appliqué aux dépôts d'effets de commerce à partir du 15 septembre 1901.

(2) Non compris les coupons des dettes de l'État, qui sont payés sans frais et dont il n'est pas passé écriture par les bureaux de poste.

Les chiffres indiqués ci-dessus comprennent 56,978 quittances de remboursement d'une somme de fr. 876,025-57 et qui ont rapporté fr. 9,580-55 de taxe.

Les versements en compte courant à la Banque nationale de Belgique effectués, en 1902, au profit de déposants de quittances ou de tiers désignés par eux, se sont élevés à fr. 21,409,871-83, contre fr. 11,529,614-01 pour les onze derniers mois de 1901 (*ce nouveau mode de liquidation a été établi à partir du 1^{er} février 1901*).

E. — RECouvreMENTS DE VALEURS AVEC L'ÉTRANGER.

Le chiffre des dépôts de valeurs de recouvrement, qui se traduisait en 1901 par 58,070 titres, a été de 62,360 en 1902. L'augmentation a donc été de 4,290 (7.39 p. c.).

II, p. B, 19,
III, p. B, 20
et 21.

Le montant de ces dépôts s'est élevé à fr. 4,164,140-76 contre fr. 3,922,567-45 en 1901, soit une augmentation de fr. 241,573-33 (6,16 p. c.).

Ces renseignements comprennent également le nombre et le montant des envois contre remboursement.

Les Offices étrangers nous ont transmis 155,112 valeurs, d'où une augmentation de 12,225 (9.95 p. c.); ces valeurs s'élevaient ensemble à fr. 4,792,447-79, accusant ainsi une augmentation de fr. 218,017-03 (4.77 p. c.).

La rétribution d'encaissement prélevée en Belgique (fr. 10,690-30) a augmenté de fr. 1,181-40 (12.42 p. c.).

Parmi ces dernières valeurs, figurent 48,654 envois contre remboursement, d'un montant global de fr. 538,005-21 et pour lesquels il a été perçu fr. 5,916-20 du chef de la taxe d'encaissement des envois recouvrés.

F. — ABONNEMENTS AUX JOURNAUX.

Il a été souscrit, en 1902, 494,676 abonnements ayant produit une taxe proportionnelle de fr. 58,421-49.

II, p. B, 19,
III, p. B, 20
et 21.

Ces chiffres, comparés à ceux de l'exercice 1901, accusent une augmentation de 56,525 (12.90 p. c.) quant au nombre et une diminution de fr. 495-05 (0.84 p. c.) du chef de la taxe.

Cette particularité s'explique comme suit : D'une part, les abonnements de 1901 au « Guide officiel des voyageurs », au « Reisgids » et à l'« Affiche horaire » — abonnements exonérés de toute taxe postale — n'ont pas été renouvelés au mois de décembre de la même année, mais en avril 1902 seulement, par suite de la modification de l'année d'abonnement; d'autre part, les prix de certains grands journaux quotidiens ayant été réduits sensiblement, la taxe afférente à ces journaux s'en est ressentie, calculée qu'elle est sur le prix d'abonnement.

G. — CAISSES D'ÉPARGNE, DE RETRAITE ET D'ASSURANCES.

Le nombre des versements à la Caisse d'épargne, qui avait subi une légère diminution en 1901, a repris sa marche ascendante. Quant au montant de ces dépôts, il a suivi la progression habituelle, de même que les opérations effectuées pour le compte des Caisses de retraite et d'assurances.

La réduction du taux de l'intérêt sur les dépôts d'épargne supérieurs à 2,000 francs (Arrêté du Conseil général en date du 12 juin 1902), a provoqué une augmentation exceptionnelle du montant des remboursements et des conversions en fonds publics belges.

Les tableaux ci-après résument les renseignements les plus intéressants relatifs aux trois services.

Des indications plus détaillées figurent dans le compte rendu publié par l'Administration de la Caisse générale d'épargne et de retraite.

Caisse d'épargne.

	VERSEMENTS.		REMBOURSEMENTS.		Livrets existant au 31 décembre.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1902	2,640,507	217,772,187	850,565	193,288,404 26	1,582,442	563,578,652 65
En 1901	2,580,284	205,368,225	767,263	153,062,700 02	1,483,270	561,516,754 95
Différences en 1902 . . .	+ 60,223 ou + 2.33 p. %	+ 12,403,962 ou + 6.04 p. %	+ 83,322 ou + 10.86 p. %	+ 40,205,704 24 ou + 26.27 p. %	+ 99,172 ou + 6.69 p. %	+ 2,061,897 70 ou + 0.37 p. %

	Achats de fonds publics.		Réalizations de fonds publics.		Carnets de rentes existant au 31 décembre	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	VALEUR NOMINALE.
En 1902	37,436	62,539,056 26	6,978	19,908,169 28	49,214	178,909,400
En 1901	13,946	27,517,204 98	6,056	16,013,148 91	33,580	137,423,200
Différences en 1902 . . .	+ 23,490 ou + 168.44 p. %	+ 35,021,851 28 ou + 127.27 p. %	+ 922 ou + 15.22 p. %	+ 3,895,020 37 ou + 24.32 p. %	+ 15,664 ou + 46.65 p. %	+ 41,486,200 ou + 30.19 p. %

Caisse de retraite.

	VERSEMENTS.		PAIEMENTS.		LIVRETS EXISTANT au 31 décembre.		BREVETS EXISTANT au 31 décembre	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT des rentes acquises.	NOMBRE.	MONTANT des rentes annuelles.
En 1902	959,703	5,359,456	22,718	1,200,870 19	521,033	7,210,434 76	4,869	1,666,922 84
En 1901	856,421	4,850,608	20,338	1,108,266 22	389,399	3,204,365 18	3,620	1,052,173 15
Différences en 1902.	+ 103,282 ou + 12.06 p. %	+ 508,848 ou + 10.49 p. %	+ 2,380 ou + 11.70 p. %	+ 94,603 97 ou + 8.55 p. %	+ 131,634 ou + 33.80 p. %	+ 4,006,069 58 ou + 125.02 p. %	+ 1,249 ou + 34.50 p. %	+ 614,749 69 ou + 58.42 p. %

Caisse d'assurances.

	VERSEMENTS.		PAIEMENTS.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1902	3,257	778,602	3	9,968 23
En 1901	2,330	657,140	3	5,295 38
Différences en 1902 . . .	+ 927 ou + 19.78 p. %	+ 121,462 ou + 18.48 p. %	"	+ 4,672 85 ou + 68.24 p. %

II. — PERMIS DE PÊCHE.

Le nombre de permis délivrés en 1902, s'est élevé à 64,808 et le montant, à fr. 143,591.

En 1901, ce nombre avait été de 61,305 et le montant, de fr. 132,901.

On constate donc une augmentation de 3,503 (5.71 p. c.) quant au nombre et de fr. 10,690 (8.04 p. c.) quant au montant.

Le produit de la taxe qui avait été, en 1901, de fr. 6,150-50, a atteint, en 1902, fr. 6,480-80, soit une augmentation de fr. 330-30 (5.71 p. c.).

II, p. B, 19,
III, p. B, 20
et 21,
VI, p. B, 24.

I. — TIMBRAGE DE PAPIERS ET DÉBIT DE PAPIERS TIMBRÉS.

Les droits perçus pour le compte de l'administration de l'enregistrement, du chef de papiers à timbrer à l'extraordinaire, se sont élevés, en 1902, à fr. 68,654-55; cette somme est supérieure de fr. 6,833 ou 11.05 p. c., au montant des droits perçus en 1901 (fr. 61,821-55).

La vente de papiers timbrés et de timbres adhésifs, qui avait été de fr. 233,743-50 en 1901, a atteint, en 1902, fr. 233,880-13, soit une augmentation de fr. 136-63 ou 0.06 p. c.

**J. — PAIEMENT DES ALLOCATIONS ACCORDÉES EN VERTU DE L'ARTICLE 9
DE LA LOI DU 10 MAI 1900 SUR LES PENSIONS DE VIEILLESSE.**

Un arrêté royal en date du 13 juin 1901 a chargé l'administration des postes du paiement, pour le compte du Département de l'industrie et du travail, des allocations annuelles de 65 francs.

Le montant des paiements effectués de ce chef, qui s'était élevé à 3,514,470 francs, pour la période prenant cours à cette date jusqu'au 31 décembre suivant, a atteint, en 1902, 18,173,950 francs.

Les quittances relatives à ces paiements étant d'un import unique de fr. 32.50, les sommes mentionnées ci-dessus représentent respectivement 169,676 et 559,260 titres encaissés.

IV.

Bureaux de poste et boîtes aux lettres.

Il y avait, à la fin de 1875, 486 bureaux; au 31 décembre 1902, nous comptons 1,182 bureaux, dont 26 ne pourront être mis en activité qu'en 1903.

Parmi ces 1,182 bureaux se trouvent 375 sous-perceptions, 54 bureaux de dépôt de poste, 151 dépôt-relais et 43 agences.

A la fin de 1901, il y avait 8,277 boîtes aux lettres; en 1902, le nombre en a été porté à 8,500. Soit 223 nouveaux placements.

	En 1902.	En 1901.	Différence pour 1902.
Boîtes attachées aux malles-poste.	72	70	+ 2
— — aux trains vicinaux	144	138	+ 6
Lettres recueillies dans les boîtes des malles-poste.	361,715	365,750	— 4,015

V.

Distribution et transmission des correspondances.

§ 1^{er}. — SERVICE DE DISTRIBUTION.

Le nombre des facteurs chargés du service de la distribution des correspondances, des levées de boîtes, etc., était, en 1901, de 4,025. En 1902, il s'est élevé à 4,155. augmentation : 110.

Le nombre des distributions journalières dans les localités pourvues de bureaux à attributions complètes, a été de 2 dans 546 localités, de 3 dans 229 localités, de 4 ou 5 dans 157 localités, de 6 ou 7 dans 8 localités, et de 9 dans 1 localité.

1 perception et 1 sous-perception n'ont qu'une seule distribution.

Des 1,685 communes rurales non pourvues de bureau ou ayant un bureau sans service de distribution (207), il y en a 8 qui sont desservies neuf fois par jour (faubourgs de Bruxelles); 4 qui sont desservies six fois, 5 sont desservies cinq fois, 15 quatre fois, 37 trois fois, 94 deux fois et 677 une fois.

Depuis 1896, une distribution supplémentaire a été accordée à 837 localités.

§ 2. — SERVICE DE TRANSMISSION.

Bureaux ambulants (wagons-poste). — Les lignes parcourues par les bureaux ambulants ont été, en 1902, au nombre de 25, sur lesquelles ont circulé, comme en 1901, 70 bureaux ambulants effectuant chacun un voyage quotidien.

Le parcours journalier moyen des wagons-poste était, en 1901, de 6.859 kilomètres; en 1902, il a été de 6,796 kilomètres; diminution : 45 kilomètres.

Services de malles-poste. — Ces services ont été, en 1902, au nombre de 76, soit 2 de plus qu'en 1901 (74).

Le trajet journalier moyen des malles-poste a été, en 1902, de 5,128 kilomètres, soit 68 kilomètres de plus qu'en 1901 (5,060).

En 1902, les services de malles-poste ont transporté approximativement le même nombre de voyageurs qu'en 1901 (225,570).

Tous les bureaux de poste établis dans les localités non pourvues d'une station de chemin de fer sont chargés, comme auxiliaires de l'Administration des Chemins de fer, du service des petits colis jusqu'au poids de 5 kilogrammes.

VI.

Personnel.

L'effectif comprenait à la fin de l'année :

	En 1902.		En 1901.		Différences pour 1902.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
Fonctionnaires et employés, y compris les commis auxiliaires, sous-percepteurs, agents de dépôt et gérants d'agence.	2,682	258	2,614	260	+ 68	+ 8
Facteurs, gens de service et autres agents subalternes	4,369	52	4,246	49	+ 123	+ 3
Totaux.	7,051	320	6,860	309	+ 191	+ 11
	7,371		7,169		+ 202	

VII.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. — RECETTE.

La recette faite en 1902 s'élève à fr. 27,348,926-53, soit une augmentation de fr. 1,044,139-78, ou de 3.969 p. c., sur celle de 1901, qui était de fr. 26,304,786-75.

§ 2. — DÉPENSE.

La dépense s'est élevée en 1902, à la somme de fr. 13,792,153-66, à laquelle doit être ajoutée la quote-part des postes dans les frais généraux d'administration, fixée pour 1902, à 554,937 francs.

La dépense totale s'étant élevée à fr. 14,347,090-66 et la recette brute à fr. 27,348,926-53, le rapport entre ces deux sommes est de 52.46 p. c., tandis qu'il était en 1901, de 55.54 p. c.

La recette nette s'élève, pour 1902, à fr. 13,001,833-87.

Les sommes ci-dessus ne comprennent pas les dépenses qui sont imputées sur le budget de la poste pour les services des paquebots, mais dont il incombe à l'Administration de la marine de rendre compte.



111)

ANNEXES
DE LA PARTIE B.

N° I. — Mouvement des correspondances, d'après les moyennes

ANNÉES.	LETTRES PRIVÉES, DE TOUTES CATÉGORIES.						DE ET POUR L'INTÉRIEUR.	
	DE ET POUR L'INTÉRIEUR.		DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.			
	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
1870.	32,763,835	"	12,318,696	"	45,082,531	"	"	"
1871.	36,393,474	11.08	15,741,622	27.79	52,135,096	15.64	682,175	"
1872.	37,775,478	3.79	15,415,998	— 2.07	53,191,476	2.02	3,088,410	352.72
1873.	39,348,023	4.16	16,306,836	5.78	55,654,859	4.63	4,657,341	51.32
1874.	41,106,249	4.47	16,902,672	3.65	58,008,921	4.23	5,970,549	28.19
1875.	42,806,823	4.14	17,715,948	4.84	60,522,771	4.33	7,574,800	26.81
1876.	43,491,996	1.61	18,354,580	3.60	61,846,576	2.18	8,893,340	17.45
1877.	44,905,003	3.25	18,736,091	2.08	63,641,094	2.90	10,031,658	12.80
1878.	45,307,469	0.90	19,152,644	2.22	64,460,113	1.29	11,430,912	10.96
1879.	48,456,143	6.94	20,570,806	7.40	69,026,949	7.08	14,126,918	26.91
1880.	50,868,309	4.89	22,550,749	9.63	73,419,058	6.36	14,778,322	4.61
1881.	54,409,277	6.96	23,218,241	2.96	77,627,488	5.73	16,730,012	13.21
1882.	57,307,849	5.33	24,321,460	4.75	81,629,309	5.16	18,394,220	9.95
1883.	60,344,189	5.25	26,145,115	7.37	86,489,304	5.88	18,853,414	2.49
1884.	61,021,460	1.17	27,182,090	4.09	88,203,550	2.05	19,799,000	5.02
1885.	62,267,599	2.01	29,230,551	7.54	91,498,150	3.74	21,078,720	6.46
1886.	61,933,562	— 0.54	28,810,994	— 1.44	90,744,556	— 0.82	21,053,916	— 0.12
1887.	62,174,789	0.39	24,656,279	— 14.42	86,831,068	— 4.31	21,416,148	1.72
1888.	64,563,036	3.84	26,377,297	6.98	90,940,333	4.73	23,212,202	8.39
1889.	68,079,200	5.45	27,388,461	3.83	95,467,361	4.98	28,453,048	22.58
1890.	67,306,796	— 1.13	28,477,695	2.88	95,784,491	0.018	31,044,761	9.00
1891.	68,679,999	2.04	29,122,556	3.35	97,802,555	2.13	31,170,984	0.50
1892.	70,376,390	2.32	29,018,851	— 0.36	99,395,241	1.53	32,914,882	5.59
1893.	72,296,026	2.87	30,011,696	3.42	102,307,722	3.03	33,320,300	1.23
1894.	75,118,796	3.90	30,798,845	2.62	105,917,641	3.53	35,524,398	6.64
1895.	78,256,362	4.18	31,664,643	2.81	109,921,005	3.78	37,695,866	6.11
1896.	77,234,038	— 1.31	33,332,952	5.27	110,566,990	0.59	37,367,772	— 0.87
1897.	82,509,866	6.83	35,338,824	6.02	117,848,690	6.59	40,458,860	8.27
1898.	86,042,757	4.28	36,997,464	4.69	123,040,221	4.41	43,338,048	7.12
1899.	91,112,680	5.89	39,089,597	5.65	130,202,277	5.82	46,523,542	7.35
1900.	96,226,602	5.61	41,394,326	5.80	137,617,928	5.70	51,178,010	10.00
1901.	101,501,260	5.48	44,213,548	6.82	145,714,808	5.88	55,664,856	8.77
1902.	103,563,351	2.03	43,467,371	9.62	152,030,722	4.33	60,006,492	7.80
Augmentation annuelle moyenne pendant les cinq dernières années	4,210,697	4.66	2,625,709	6.53	6,836,406	5.23	3,909,526	8.21

(1) Pour les années antérieures à 1870, voir le Compte rendu de 1881, annexe XCI.

fournies par les dénombremens partiels. — Années 1870 à 1902 (1).

CARTES POSTALES				LETTRES DE SERVICE.		JOURNAUX.		IMPRIMÉS.	
DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.		NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.						
»	»	»	»	7,961,460	»	46,871,539	»	18,125,198	»
5,174	»	687,319	»	6,851,572	- 16.19	49,403,536	5.10	18,033,253	- 0.51
6,591	27.38	3,095,001	350.28	7,337,252	7.08	51,243,101	3.72	22,018,724	22.10
16,120	144.57	4,673,461	51.00	7,966,712	8.58	52,771,524	2.98	25,967,383	17.93
65,312	305.16	6,035,861	29.15	8,139,177	2.16	58,825,598	11.47	30,094,207	15.39
276,800	323.81	7,848,600	30.03	8,499,343	4.43	65,480,000	11.31	33,335,000	10.76
1,090,980	294.14	9,984,320	27.21	8,868,500	4.34	68,969,000	5.33	31,753,000	- 1.75
1,639,638	50.29	11,671,296	16.89	9,291,495	3.75	72,058,000	4.48	30,473,000	- 4.03
2,045,602	24.75	11,476,514	42.89	9,867,993	7.24	68,465,000	- 4.99	28,638,000	- 6.02
2,593,734	26.79	16,720,652	26.90	10,841,141	9.36	69,712,000	1.82	28,041,000	- 2.11
3,337,906	28.69	18,116,228	8.35	11,653,250	7.49	71,830,000	3.03	36,673,000	30.78
3,571,750	7.01	20,301,762	12.06	12,891,656	10.63	82,573,000	14.96	40,538,000	10.54
4,192,656	17.38	22,586,876	44.26	13,466,891	4.46	88,675,000	7.39	46,497,000	14.70
4,417,468	5.36	23,270,582	3.03	13,189,700	- 2.06	91,319,000	2.98	46,570,000	0.16
4,949,490	12.05	24,748,490	6.35	13,593,075	- 4.57	94,522,000	3.51	54,959,000	18.01
5,460,624	10.33	26,539,344	7.24	13,917,560	0.90	103,559,000	9.56	51,473,000	- 6.34
5,515,063	4.00	26,568,984	0.11	14,123,401	1.48	94,394,000	- 8.85	55,268,000	7.37
3,991,091	-27.63	25,407,239	- 4.37	14,816,465	4.90	94,024,000	- 0.39	56,665,000	2.53
4,272,346	7.05	27,484,548	8.18	15,977,216	7.83	95,837,755	1.93	59,960,862	5.82
5,878,626	37.60	34,331,674	24.91	17,021,282	6.55	91,546,377	- 4.48	68,457,974	14.17
5,850,316	- 0.48	36,865,077	7.38	16,567,165	- 2.66	94,639,558	3.37	73,599,461	7.51
6,055,257	3.50	37,226,241	0.98	18,484,731	11.57	96,287,637	1.74	81,978,680	11.38
6,345,300	4.79	59,260,182	5.46	17,891,763	- 3.21	100,693,346	4.5	88,274,979	7.68
6,375,466	8.36	40,195,766	2.38	19,103,155	6.77	108,221,087	7.48	80,579,743	- 8.72
6,977,737	4.49	42,502,135	5.74	20,578,796	7.72	103,449,177	- 4.41	82,263,614	2.09
7,482,020	7.23	45,477,886	6.30	20,786,583	1.01	110,695,533	7.00	89,064,193	8.26
8,008,516	7.04	45,376,318	0.44	20,597,401	- 0.91	101,513,576	- 8.29	91,274,339	2.48
8,961,589	11.90	49,420,449	8.91	23,145,817	12.37	110,587,241	8.94	96,156,423	5.68
9,836,385	9.76	53,174,433	7.60	23,455,925	4.34	122,451,701	10.73	107,960,411	11.93
11,276,746	14.64	57,800,288	8.70	24,119,478	2.83	127,701,208	4.29	114,924,460	6.45
11,206,933	25.98	65,384,943	13.12	25,365,408	5.17	134,724,720	5.50	123,648,551	7.59
14,921,166	5.03	70,586,022	7.95	26,365,128	5.94	137,755,683	2.25	133,492,970	7.96
16,752,944	12.28	76,759,435	8.75	27,393,304	3.90	139,744,644	1.44	154,492,624	15.73
1,558,271	13.54	5,467,797	9.22	849,497	3.44	5,831,481	4.84	11,607,240	9.93

N° II. — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste* (1).
Comparaison des années 1902 et 1901.

		ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1902.	
		1902.	1901.		
Lettres et boîtes avec valeur déclarée.					
Nombre des lettres	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	239,843	244,836	- 5,013
		— de l'étranger.	75,808	76,331	- 523
	Ensemble.		315,651	321,167	- 5,536
	originaires de l'étranger	101,041	100,933	+ 108	
Ensemble.		416,692	422,120	- 5,428	
Nombre des boîtes	originaires de l'intérieur	à destination de l'étranger	422	331	+ 91
		originaires de l'étranger	4,684	3,951	+ 733
	Ensemble.		5,106	4,282	+ 824
	Totaux.		421,798	426,402	- 4,604
Montant des lettres	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	361,176,031 36	373,247,157 56	-10,071,123 20
		— de l'étranger.	79,574,194 76	81,488,168 6	- 1,913,973 87
	Ensemble.		442,750,229 12	454,735,326 19	-11,985,097 07
	originaires de l'étranger	76,229,505 89	76,314,759 83	- 85,253 94	
Ensemble.		518,979,735 01	531,050,086 02	- 12,070,351 01	
Montant des boîtes	originaires de l'intérieur	à destination de l'étranger	421,616 40	411,199 4	+ 10,416 95
		originaires de l'étranger	1,087,492 90	1,024,837 35	+ 65,655 53
	Ensemble.		1,509,109 30	1,436,036 39	+ 76,072 60
	Totaux.		520,388,844 31	532,483,122 85	-11,094,278 54
Produit	port	91,038 15	91,765 26	- 727 10	
	droit proportionnel et droit fixe réunis.	157,600 49	162,677 99	- 5,077 50	
	Totaux.	248,638 34	254,443 24	- 5,804 90	
Nombre de lettres perdues ou spoliées		11	2	+ 9	
Montant total des valeurs perdues et remboursées		(*) 44,947 44	(*) 5,523	- 39,422 44	
Mandats et bons de poste.					
Nombre de	mandats de et à destination de l'intérieur	(*) 1,528,197	(*) 1,464,246	+ 73,951	
		1,448,761	1,401,588	+ 47,173	
	mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger	502,297	482,926	+ 19,371	
	Ensemble.		3,476,255	3,335,760	+ 140,495
mandats originaires de l'étranger.		441,953	418,721	+ 23,232	
Totaux.		3,918,208	3,754,481	+ 163,727	
Montant des	mandats de et à destination de l'intérieur	(*) 184,493,857 45	(*) 174,586,008 62	+ 9,907,788 83	
		12,441,216	11,708,254 5	+ 732,962	
	mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger	26,613,992 47	26,020,930 29	+ 593,062 18	
	Ensemble.		223,249,065 92	212,315,252 91	+ 10,933,813 04
mandats originaires de l'étranger.		26,389,570 64	24,478,060 8	+ 1,911,509 75	
Totaux.		249,638,636 56	236,793,313 80	+ 12,845,322 76	
Produit de la taxe.	Mandats du service intérieur	463,212 93	438,721 65	+ 24,491 30	
	Bons de poste	91,260	88,027 60	+ 3,232 40	
	Mandats du service international	276,525 46	263,756 56	+ 12,788 60	
	Totaux.	830,998 41	790,436 1	+ 40,562 30	
Mandats et bons de poste remboursés à charge du Trésor.		12	82	- 20	
		270 22	2,510 61	- 2,240 39	
Effets de commerce.					
a. <i>Acceptation.</i>					
Nombre d'effets déposés.		38,139	41,685	- 3,546	
Produit de la taxe		7,627 80	8,337	- 709 20	
Nombre de protêts.	par huissiers	229	253	- 24	
	par agents des postes	202	145	+ 57	
b. <i>Encaissement.</i>					
Nombre d'effets	déposés	2,945,911	2,842,627	+ 103,284	
	encaissés.	2,735,435	2,650,837	+ 84,598	
Montant des effets	déposés	696,611,023 08	702,817,259 11	- 6,206,236 08	
	encaissés.	653,566,940	663,952,898 73	- 8,385,958 73	
Produit de la taxe		(*) 1,048,458 10	1,030,247	+ 18,211 10	
Nombre d'effets protestés.	par huissiers	61,439	57,592	+ 3,847	
	par agents des postes	118,488	105,797	+ 12,691	

(1) Outre les valeurs mentionnées au présent tableau, la Poste a, en 1902, transporté celles que renfermaient 3,089,502 lettres recommandées. Treize de ces lettres ont été perdues dans le service belge.

(2) Dont fr. 42,580-91 à charge du Trésor.

(3) Dont fr. 5,525 à charge du Trésor.

(4) Non compris : 1° 95,093 mandats, s'élevant à fr. 27,481,016-82, émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce; 2° une somme de fr. 1,048,332 (taxe fr. 3,092-35), liquidée, pour compte du Département de l'Agriculture, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues impropres à la consommation, et 3° une somme de fr. 2,318,974-08 taxe fr. (4,271-80) payée pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec primes.

(5) Non compris : 1° 89,307 mandats s'élevant à fr. 26,937,989-96, émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce; 2° une somme de fr. 1,533,501-91 (taxe fr. 3,876-63), liquidée pour compte du Département de l'Agriculture, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues impropres à la consommation et 3° une somme de fr. 2,241,499-31 (taxe fr. 3,876-30), payée pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec primes.

(6) Y compris les taxes perçues pour l'envoi d'avis de paiement ou de non-paiement (fr. 1,108-50), pour le paiement, aux facteurs en tournée, d'effets non soldés à présentation (fr. 531-80) et pour la remise, à des tiers, de récépissés de versement en compte-courant (fr. 55-20).

N° II. (Suite.) — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste.*

Comparaison des années 1902 et 1901.

	ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1902.
	1902.	1901.	
Quittances.			
<i>Encaissement.</i>			
Nombre de quittances déposées (service intérieur)	(¹) 7,949,276	7,624,805	+ 324,471
Montant des quittances	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 2em; margin-right: 10px;">}</div> <div> déposées (¹) 349,466,479 91 encaissées 302,208,613 69 </div> </div>	335,375,317 72 287,496,599 80	+ 14,091,162 19 + 15,012,013 79
Produit de la taxe			
Abonnements aux journaux.			
Nombre d'abonnements demandés	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 2em; margin-right: 10px;">}</div> <div> Journaux belges 464,606 — étrangers (²) 30,070 </div> </div>	409,928 28,223	+ 54,678 + 1,847
Montant des abonnements souscrits	2,415,652 09	2,295,168 73	+ 120,483 36
Produit de la taxe	58,421 49	58,914 54	- 493 05
Permis de pêche.			
Nombre de permis délivrés	64,808	61,305	+ 3,503
Montant des permis délivrés	143,591	132,901	+ 10,690
Produit de la taxe	6,480 80	6,130 80	+ 350 30
Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.			
<i>Encaissement.</i>			
Nombre de coupons et de titres amortis déposés	439,707	446,917	- 7,210
Montant des coupons et des titres amortis	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 2em; margin-right: 10px;">}</div> <div> déposés 4,233,021 98 encaissés 4,196,135 64 </div> </div>	4,384,477 25 4,343,213 07	- 151,455 27 - 147,077 43
Recouvrements de valeurs avec l'étranger.			
Nombre de valeurs déposées	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 2em; margin-right: 10px;">}</div> <div> originaires de l'intérieur. (³) 62,360 — l'étranger. (⁴) 435,412 </div> </div>	58,070 422,887	+ 4,290 + 42,225
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 2em; margin-right: 10px;">}</div> <div> — l'étranger. (⁷) 4,792,447 79 — l'intérieur. (⁸) 3,266,615 33 </div> </div>	4,574,430 76 3,652,674 06	+ 248,017 03 + 56,353 41	
			Taxes d'encaissement perçues sur les valeurs reçues de l'étranger. (⁹)
Nombre de valeurs protestées en Belgique	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 2em; margin-right: 10px;">}</div> <div> par huissiers 448 par agents des postes 17 </div> </div>	447 3	+ 1 + 44

(¹) Y compris 56,978 quittances d'envois contre remboursement s'élevant à fr. 876,025-57 et ayant donné un produit de fr. 9,530-35.
 (²) Non compris 1,275 inscriptions à des journaux français, dont la taxe est confondue avec celle des mandats internationaux.
 (³) Ce renseignement, qui comprend les envois contre remboursement, fait défaut pour les valeurs belges à destination de la Hongrie.
 (⁴) Y compris 43,654 envois, contre remboursement s'élevant à fr. 538,005-21 et pour lesquels on a perçu fr. 3,916-20 du chef de taxe d'encaissement des envois recouvrés.

DÉSIGNATION DU MOUVEMENT.	LETTRES							TOTAUX.	CARTES POSTALES.	CARTES DE VISITE sous enveloppe ouverte.	
	PRIVÉES				DE SERVICE						
	ordinaires.	recommandées.	assurées.	Ensemble.	ordinaires.	recommandées.	Ensemble.				
Intérieur.	En 1902	102,072,177	1,251,331	239,843	103,563,351	24,708,528	2,498,602	27,207,130	130,770,481	80,006,482	7,441,669
	En 1901	100,045,400	1,211,004	244,856	101,501,260	23,668,096	2,503,775	26,172,771	127,674,031	55,664,856	6,767,436
	Différences	+2,026,777	+ 40,327	- 5,013	+2,062,091	+1,039,532	- 5,173	+1,034,339	+3,096,450	+ 4,341,636	+ 674,232
Expéditions de Belgique.	En 1902	25,627,381	826,199	(a) 76,230	26,529,810	63,024	26,042	91,066	26,620,876	8,893,664	.
	En 1901	22,701,603	793,859	(b) 76,662	23,571,524	68,003	26,854	94,857	23,666,381	8,183,162	.
	Différences	+2,926,378	+ 32,340	- 432	+2,958,286	- 4,979	+ 1,188	- 3,791	+2,954,495	+ 710,502	.
Expéditions de l'étranger.	En 1902	20,819,864	1,011,972	(c) 105,725	21,937,561	80,392	14,716	95,108	22,032,669	7,859,280	.
	En 1901	19,657,976	879,164	(d) 104,862	20,642,024	80,652	16,848	97,500	20,730,524	6,738,004	.
	Différences	+1,161,888	+ 132,808	+ 841	+1,295,537	- 260	- 2,132	- 2,392	+1,293,145	+1,121,276	.
Eu général.	En 1902	148,519,422	3,089,502	(e) 421,798	152,030,722	24,851,944	2,541,360	27,393,304	179,424,026	76,759,435	7,441,668
	En 1901	142,404,379	2,884,027	(f) 426,402	145,714,808	23,817,651	2,547,477	26,365,128	172,079,936	70,586,022	6,767,436
	Différences	+6,115,043	+ 205,475	- 4,604	+6,315,914	+1,034,293	- 6,117	+1,028,176	+7,344,090	+6,173,414	+ 674,232

- (a) Dont 422 boîtes avec valeur déclarée.
- (b) Dont 531 boîtes avec valeur déclarée.
- (c) Dont 4,684 boîtes avec valeur déclarée.
- (d) Dont 3,951 boîtes avec valeur déclarée.
- (e) Dont 3,106 boîtes avec valeur déclarée.
- (f) Dont 4,282 boîtes avec valeur déclarée.
- (g) Y compris 56,978 quittances d'envois contre remboursement.
- (h) Y compris les envois contre remboursement.
- (i) Y compris 48,634 envois contre remboursement.
- (j) Les abonnements aux journaux belges, pris à l'étranger, sont compris dans le mouvement à l'intérieur.
- (k) Les lettres originaires de l'étranger tombées en rebut sont renvoyées directement par les bureaux d'échange sans en tenir attachement.
- (l) Ces chiffres se décomposent comme il suit :

Exprès pour le rayon local . . .	{ remis par la Poste	405,502
	— le Télégraphe	1,884,886
Exprès en dehors de ce rayon . . .	{ remis par la Poste	15,605
	— le Télégraphe	75,433
Total		2,077,426

(*) Le nombre des exprès originaires de l'étranger est compris dans celui de 2,077,426 figurant en tête de la colonne.

N° IV. — Recettes postales de toutes natures. —

		PRODUIT des timbres-poste, employés à l'affran- chissement des cor- respondances et des valeurs d'eneaissem- ent (moins les effets et les permis de pêche), des enveloppes timbrées, des cartes postales, des cartes-lettres et des chiffres-taxes		TAXE sur les effets de commerce à l'acceptation et à l'eneaissem- ent.		TAXE d'affranchisse- ment en espèces des journaux (Abonnements - poste).		TAXE sur les abonnements aux JOURNAUX.		TAXE sur la vente des permis de pêche		TAXE SUR LES MAN	
												Service interne.	
		fr.	c.	fr.	c.	fr.	c.	fr.	c.	fr.	c.	fr.	c.
Résultats de l'année	1902. . .	23,769,	385 98	1,056,	083 90	632,	296 74	58,	421 49	6,	480 70	470,	577 10
	1901. . .	22,813,	459 61	1,038,	584 "	612,	521 34	58,	914 54	6,	130 50	446,	475 20
Différences pour 1902	en plus . .	955,	926 37	17,	501 90	19,	775 40	"		350	20	24,	101 90
	en moins . .	"	"	"	"	"	"	493	05	"	"	"	"

N° V. — Relevé des timbres-poste, enveloppes-lettres, enveloppes timbrées, cartes postales,

QUAN

		TIMBRES-POSTE.									
		DE	DE	DE	DE	DE	DE	DE	DE	DE	DE
		1 centime.	2 cent.	5 cent.	10 cent.	20 cent.	25 cent.	35 cent.	50 cent.	1 franc.	2 francs.
Résultats de l'année	1902. . .	137,805,575	16,161,716	69,442,649	101,140,375	5,651,813	17,243,136	1,119,657	1,746,891	361,109	85,002
	1901. . .	126,120,837	15,329,502	63,676,800	98,210,521	5,376,277	16,726,860	1,478,479	1,701,221	348,026	85,501
Différences pour 1902. .	en plus	11,684,738	532,214	5,765,849	2,929,854	275,536	516,276	41,178	43,670	3,583	"
	en moins	"	"	"	"	"	"	"	"	"	499

V

		Fr.		fr.		fr.		fr.		fr.		fr.		fr.							
		c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.						
Résultats de l'année	1902. . .	1,378,	055 75	323,	234 52	3,472,	132 45	10,114,	037 80	1,126,	962 60	4,310,	781 "	531,	579 95	873,	445 50	361,609	"	170,001	"
	1901. . .	1,261,	208 37	306,	590 04	3,183,	840 "	9,811,	052 40	1,075,	255 40	4,181,	715 "	517,	467 65	851,	610 50	358,026	"	171,002	"
Différences pour 1902. .	en plus	116,	847 38	16,	644 25	288,	292 45	202,	985 40	51,	707 20	129,	069 "	14,	112 30	21,	835 "	3,583	"	"	"
	en moins	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	948	"

(a) Il n'a été porté en recette, en 1902, que fr. 24,871,952-58, soit en moins fr. 886 76-78, montant de la valeur des timbres-poste employés : 1° pour taxe des non-valeurs; 2° pour dépôt à la Caisse d'épargne, etc.; 5° pour remboursement au Télégraphe des frais d'express représentés en timbres-poste sur des objets remis à domicile par les porteurs du Télégraphe. 4° pour la liquidation des sommes dont les bureaux des postes sont à découvert du chef de la remise des correspondances par express, et 5° pour timbres ajoutés comme appoint sur les bons de poste.

En 1901, il avait été porté en recette fr. 25,858,174-11.

Comparaison des années 1902 et 1901.

DATES DE POSTE.		TAXE sur les bons de poste	PRODUITS extraordinaires.	RELIQUAT DES DÉCOMPTES avec les offices étrangers en plus (+) ou en moins (—)	ENSEMBLE.	Observations.		
Service International.								
Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	
274,	979 65	91,260	»	51,330	00	938,898	92	27,348,926 53
266,	172 94	88,027	60	50,886	35	923,614	70	26,304,786 75
8,	106 74	3,232	40	443	70	15,194	22	1 044,139 78
.

cartes-lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1902 et 1901.

TITÉS.

ATELIERES lettres de 11 centimes	ENVELOPPES timbrées de 11 centimes.	CARTES POSTALES.				CARTES-LETTRES.		CHIFFRES-TAXES.					TOTAL.
		SIMPLES.		DOUBLES.		DR 10 cent	DR 25 cent	DR 5 cent.	DF 10 cent.	DI 20 cent.	DR 50 cent.	DI 1 franc.	
		DR 5 cent.	DF 10 cent	DR 10 cent.	DR 20 cent								
10,094	142,360	42,558,756	2,358,817	225,675	24,010	4,151 536	30,004	197,937	446,748	550 400	88,771	17,034	401,941,471
9,878	135,057	41,567,941	2,344,526	222,251	22 646	4,086,965	30,497	186,363	391,455	531,996	91,231	17,808	378,706,641
216	7,203	990,815	14,291	3,427	1,364	64,571	»	9,574	55,293	16,404	»	»	+ 23,234,830
»	»	»	»	»	»	»	493	»	»	»	2,460	774	

LEURS.

Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.									
1,110	34	15,618	60	2,127,937	80	235,881	70	22 567	80	4,502	»	415,153	60	7 501	»	9 796	80	44,674	80	110,080	»	44,385	50	17,034	»	25,718,719 36
1,086	58	14,856	27	2,078,397	00	234,452	60	22,220	10	4,529	20	403,696	00	7,621	25	9,318	15	39,145	50	106,799	20	43,615	50	17,808	»	24,718 321 26
23	76	792	33	49,540	75	1,429	10	342	70	372	80	6,457	10	»	»	478	70	5,529	30	3,280	80	»	»	»	»	+ 1,000,398 10
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	123	25	»	»	»	»	»	»	1,230	»	774	»	

N^o VI. — *Relevé des permis de pêche délivrés.*

Comparaison des années 1902 et 1901.

DÉSIGNATION du MOUVEMENT.	PERMIS de fr.						TOTAL	
	1 (simples)	2 (doubles)	3 (simples)	4 (doubles)	8 ⁽¹⁾ (simples)	10 (simples)		
QUANTITÉS.								
Résultats de l'année	1902. . .	20,031	1,489	36,397	3,405	466	3,050	64,808
	1901. . .	19,691	1,503	35,545	2,712	1,515	2,741	61,505
Différences pour 1902	en plus. .	340	156	2,854	695	»	509	} + 3,505
	en moins.	»	»	»	»	819	»	
VALEURS.								
Résultats de l'année	1902. . .	Fr. 20 031	Fr. 2,918	Fr. 72,794	Fr. 13,620	Fr. 3,728	Fr. 30,500	Fr. 145,591
	1901. . .	Fr. 19,691	Fr. 2,606	Fr. 67,086	Fr. 10 848	Fr. 5,360	Fr. 27,410	Fr. 132,901
Différences pour 1902	en plus. .	340	312	5,708	2,772	»	5,090	} + 10,690
	en moins.	»	»	»	»	1,532	»	

(1) A partir du 1^{er} janvier 1902, le prix du permis simple de 4 francs a été porté à 8 francs.

(1)

PARTIE C.



TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES

CHAPITRE 1^{er}

TÉLÉGRAPHES

I.

Renseignements généraux.

RELATIONS INTERNATIONALES.

Le bureau télégraphique d'Anvers (Bourse) a été relié directement aux bureaux de l'« Anglo-american telegraph Company » en Angleterre et en Irlande.

Pendant le jour, l'échange des télégrammes a lieu avec le bureau que la dite compagnie possède à Londres ; la nuit, la correspondance s'établit avec le poste de Valentia (Irlande), point d'atterrissement des câbles anglo-américains. Cette nouvelle relation a beaucoup accéléré la vitesse des transmissions télégraphiques entre la Belgique et l'Amérique. Dans les circonstances normales du trafic, l'échange des télégrammes entre Anvers et New-York s'accomplit dans un délai moyen de 13 minutes.

*
* *

De nouveaux câbles ont été posés :

1^o) Entre Waterville (Irlande) et Fayal (Açores);

2^o) Entre Perth (Australie occidentale) et Adelaïde (Australie méridionale) — prolongement de la voie directe entre les Iles britanniques et l'Australie par l'Afrique méridionale ;

3^o) Entre le Queensland et l'île Vancouver (Amérique britannique) — avec points intermédiaires d'atterrissement aux îles Norfolk, Souva (Fiji) et Fanning, et embranchement de l'île Norfolk vers la Nouvelle-Zélande.

L'immersion de ce dernier câble a ouvert une communication télégraphique nouvelle avec l'Océanie que l'on peut maintenant atteindre à la fois par la voie des Indes, par la côte occidentale d'Afrique et par les câbles

transatlantiques du nord reliant l'Europe à l'Amérique et dont les différents points d'atterrissage en Amérique sont reliés à Vancouver par des lignes terrestres.

L'ouverture de cette voie nouvelle a eu pour conséquence d'apporter d'importantes réductions de taxes dans le tarif avec l'Australie et avec d'autres contrées de l'Océanie.

* * *

L'administration russe a étendu son réseau jusqu'en Mandchourie et dans la presqu'île de Kvantoung.

Ensuite de cette extension, la taxe des correspondances à destination des bureaux russes établis dans ces deux provinces, précédemment fixée à fr. 7.00 par mot, se trouve réduite, par la voie « Russie-Khabarovsk », à fr. 1.50, taxe égale à celle qui est fixée pour les bureaux de la Russie d'Asie, 2^e région.

Par la voie des Indes, la taxe reste fixée à fr. 7.00 par mot.

* * *

Le développement du réseau télégraphique dans la 3^e région de l'Égypte a créé une voie nouvelle avec les possessions italiennes de l'Érythrée — par Kassala.

* * *

D'importantes réductions de taxes ont été consenties également pour l'échange des correspondances avec les bureaux du Golfe Persique, les Indes britanniques, la Birmanie, Ceylan, la presqu'île de Malacca, les Indes néerlandaises, les Philippines et l'Afrique occidentale et méridionale.

D'autre part, les facilités postales s'étant améliorées dans le Golfe Persique, les taxes d'express très élevées à percevoir pour le transport des télégrammes à Bunder-Abbas, Lingah et Bassidore ont été abolies. Les télégrammes peuvent maintenant être envoyés par la poste aux différents points du Golfe Persique, non reliés au réseau télégraphique, à partir de Karachi, de Bushire, ou de Mascat (Muscat), sans aucune taxe spéciale pour le transport postal.

* * *

Il reste à signaler l'adhésion de la Crète, de l'Uruguay et de la fédération des télégraphes australiens à l'union télégraphique internationale, fondée en 1865 par une convention générale, révisée à Saint-Petersbourg en 1875.

II.

Statistique des correspondances.

§ 1. — TÉLÉGRAMMES PRIVÉS.

a. *Services réunis.*

Les résultats, en 1902 et en 1901, des deux services (intérieur et international) sont ci-après résumés et comparés :

CORRESPONDANCES					
		intérieures.	internationales		TOTAL.
			au départ et à l'arrivée	en transît.	
Mouvement.	{ 1902 . .	3,302,254	2,853,105	468,442	6,603,801
	{ 1901 . .	5,551,003	2,790,159	520,658	6,641,800
Différence pour 1902 . .	{	— 28,749	+ 42,946	— 52,196	— 37,999
	{	— 0.86 %	+ 1.54 %	— 10.02 %	— 0.57 %
Recette. . .	{ 1902 . .	1,912,849 90	2,500,570 09	271,318 85	4,484,738 82
	{ 1901 . .	1,924,594 80	2,276,766 90	301,237 60	4,502,599 50
Différence pour 1902. .	{	— 11,744 90	+ 25,805 19	—29,918 77	— 17,860 48
	{	— 0.61 %	+ 1.04 %	— 9.95 %	— 0.40 %

b. *Service intérieur.*

Des 3,302,254 télégrammes échangés entre bureaux belges, il y en a eu :
 36,678 urgents, ou 1,111 sur 100,000 ;
 273 collationnés, ou 8 sur 100,000 ;
 272 accusés de réception, ou 8 sur 100,000 ;
 et 18,704 enregistrements, ou 566 sur 100,000.

Les dépêches-mandats ont été au nombre de 18,508.

Le nombre des correspondances postales avec exprès, distribuées par les porteurs du télégraphe, s'élève à 1,958,319, soit une augmentation de 2.72 p. c. sur l'année 1901 (1).

(1) Depuis le 1^{er} décembre 1887, ce service fonctionne dans toutes les localités du royaume pourvues d'un bureau télégraphique.

c. Service international

au départ et à l'arrivée.

Par rapport à 1901, le nombre des correspondances échangées, en 1902, entre la Belgique et les pays de l'étranger, a augmenté de 1.54 p.c.

Le nombre des télégrammes urgents (1) qui, en 1901, a été de 68,924, s'est réduit, en 1902, à 64,018, soit une diminution de 4,906 télégrammes ou 7.12 p. c.; cette diminution porte principalement sur le trafic avec la France et l'Italie.

en transit.

En 1902, le nombre des correspondances en transit a été inférieur de 10.02 p. c. à celui de 1901.

Cette forte diminution est due, en grande partie, à la mise en service, dans le courant de 1901, d'un nouveau câble reliant directement l'Angleterre à l'Allemagne, ainsi qu'à l'emploi plus étendu que par le passé, de procédés de travail rapide sur les fils directs anglo-allemands.

§ 2. — TÉLÉGRAMMES DE SERVICE.

Le nombre des télégrammes de service de l'État, émis sans application de taxe, s'est élevé, en 1902, à 7,558,000 dont 188,100 pour les besoins du service des télégraphes.

Ces deux nombres comparés à leurs correspondants de 1901, accusent respectivement 0.09 p. c. d'augmentation et 6.88 p. c. de diminution.

(1) Les télégrammes urgents internationaux sont taxés au triple des télégrammes ordinaires.

III.

Bureaux télégraphiques, développement du réseau et appareils.

§ 1. — BUREAUX.

	EN 1902.	EN 1904.	DIFFÉRENCE en 1902.
<i>A. Bureaux de l'Etat établis :</i>			
a. Dans des stations de l'Etat.	762	762	+ 10
b. — — de compagnies de chemins de fer.	43	43	—
c. Au centre des villes ou communes.	343	315	+ 28
	1,448	1,410	+ 38
<i>B. Bureaux de compagnies de chemins de fer.</i>	47	47	—
A et B ensemble.	1,495	1,457	+ 38
<i>C. Bureaux ouverts au départ seulement :</i>			
a. Dans des stations de l'Etat,	92	94	— 2
b. — — de compagnies de chemins de fer	7	7	—
c. — bureaux de poste ou au centre des villes	48	47	+ 4
d. — postes éclusiers	56	57	— 4
e. — bureaux de police	2	2	—
f. — bureaux militaires.	2	2	—
	177	179	— 2
A, B et C ensemble.	1,372	1,336	+ 36
<i>D. Bureaux de dépôt</i>	678	722	— 44
Totaux généraux.	2,050	2,058	— 8

§ 2. — DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU.

		Situation au 31 décembre		DIFFÉRENCE en 1902.
		1902.	1901.	
		Kilomètres.	Kilomètres.	Kilomètres
Longueur des lignes.	aériennes.	6,402	6,316	+ 86
	souterraines	40	9	+ 4
	sous-fluviales.	5	5	—
Câbles télégraphiques sous-marins (part de la Belgique) (*).		100	100	—
Totaux.		6,517	6,430	+ 87
Développement total des fils conducteurs	aériens.	34,304	33,800	+ 504
	souterrains.	374	373	+ 1
	sous-fluviaux.	33	32	+ 4
Câbles télégraphiques sous-marins (part de la Belgique) (*).		517	517	—
Fils conducteurs téléphoniques (voir détail chapitre II : Téléphones).		89,968	89,340	+30,658
Totaux.		125,193	94,032	+31,161

Ces chiffres ne comprennent ni 376 kilomètres de lignes (portant 2,159 kilomètres de fils conducteurs) établies le long des cours d'eau, ni 666 kilomètres de fils établis aux frais des concessionnaires de chemins de fer.

Ces fils et les appareils qui les desservent sont, pour la plus grande partie, utilisés aux correspondances privées.

Au 31 décembre 1902, le réseau complet de la Belgique comprenait 128,142 kilomètres de fils conducteurs, en tenant compte des 124 kilomètres de fils conducteurs téléphoniques qui n'appartiennent pas à l'administration des télégraphes (voir page $\frac{21}{21}$).

Il existe en outre, à Bruxelles, 3,050 mètres de tubes pneumatiques servant à relier le bureau central à chacun des bureaux installés à la bourse, à la station du nord et à la station du midi.

(*) Il s'agit des deux câbles reliant la Belgique à la Grande-Bretagne. Ces câbles, dont la longueur totale est de 200 kilomètres, appartiennent en commun et par moitié aux gouvernements des deux pays.

§ 3. — APPAREILS EN SERVICE.

Nombre d'appareils télégraphiques en service.	}	a. Système Morse ⁽¹⁾	1,531
		b. — Hughes	75
		c. — — installés en duplex	20
		d. — — — diplex	4
		e. Parleurs-récepteurs.	657
Total.			2,085

§ 4. — RACCORDEMENTS TÉLÉGRAPHIQUES PRIVÉS AU RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE
 DE L'ÉTAT (ARRÊTÉ ROYAL DU 6 NOVEMBRE 1882).

Au 31 décembre 1902, 8 établissements privés étaient raccordés télégraphiquement à des bureaux télégraphiques.

IV.

Personnel.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

Le personnel se composait, au 31 décembre 1902, de 10,974 agents, répartis comme il suit :

	En 1902.		En 1901.		Différence pour 1902.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
1 ^o Fonctionnaires et employés, y compris les auxiliaires, les élèves, les chefs-facteurs et les facteurs.	4,564	313	4,536	298	+ 28	+ 15
2 ^o Personnel subalterne ⁽²⁾ ; gens de service, ouvriers, ouvriers téléphonistes provi- soires, ouvrières et porteurs	4,127	62	4,007	95	+ 120	— 33
Totaux.	5,691	375	5,543	393	+ 148	— 48
	6,066		5,936		+ 130	
3 ^o Agents des chemins de fer, des postes, des ponts et chaussées, etc., etc., qui prêtent leur concours aux transmissions télégra- phiques	4,684	224	4,830	217	— 146	+ 7
TOTAUX GÉNÉRAUX.	10,375	599	10,373	610	+ 2	— 11
	10,974		10,983		— 9	

⁽¹⁾ Non compris les appareils des particuliers, du service hydraulique, ni les appareils loués aux concessionnaires de chemins de fer, ni ceux loués ou appartenant à d'autres administrations.

⁽²⁾ Non compris les agents, assez nombreux, qui portent des télégrammes à domicile sans faire de ce service leur occupation exclusive.

V.

Résultats financiers.

§ 1. — RECETTES.

Les recettes ont atteint, en 1902, les chiffres suivants :

Service intérieur	fr. 1,912,849 90	}	4,484,738 82
Service international } au départ et à l'arrivée	2,300,570 09		
} en transit	271,318 83		
Transport par exprès des lettres ordinaires et des cartes postales	416,828 07	}	475,517 40
Adresses écrites sous une forme abrégée ou convenue	54,624 75		
Somme due par les Compagnies pour emploi de fils et d'appareils de l'État, et produits extraordinaires	4,064 58		
Recettes téléphoniques (1).			4,967,099 27
Total.	fr. 9,927,355 49		

(1) Produits de la téléphonie locale, interurbaine et internationale (sommes encaissées en 1902).

§ 2. — DÉPENSES.

A. *Dépenses ordinaires.* — Les dépenses ordinaires de l'année 1902, soldées par l'administration des télégraphes, s'élèvent à fr. 7,227,139.47. Cette somme se décompose de la manière indiquée au tableau ci-après :

*Budget du ministère des chemins de fer, postes et télégraphes
 pour l'exercice 1902.*

ARTICLES.	DÉSIGNATION DES SERVICES ET DE L'OBJET DES DÉPENSES.	MONTANT DES DÉPENSES.
<i>PREMIÈRE SECTION. — Dépenses ordinaires.</i>		
<i>CHAPITRE III. — Postes, télégraphes et téléphones.</i>		
<i>SECTION III.</i>		
<i>Télégraphes et téléphones.</i>		
42	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés. . . .	4,542,200 00 (1)
43	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . .	1,506,000 00 (1)
44	Entretien des lignes et des bureaux; fournitures diverses. . . .	880,000 00 (1)
45	Indemnités résultant de l'exploitation des services télégraphique et téléphonique (accidents aux personnes, dommages causés aux propriétés, vols de matériel, etc.)	5,396 00 (1)
46	Part d'intervention dans les frais du bureau international de Berne	4,980 00
47	Quote-part de la Belgique dans les frais d'entretien et de renouvellement des câbles télégraphiques sous marins anglo-belges. . .	4,738 47
<i>SECTION I^{re}.</i>		
<i>Services communs.</i>		
Quote-part de l'administration des télégraphes dans les frais afférents aux services communs :		
32	a) Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés. . .	286,825 00 } (1) et (2)
33	b) Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . .	
34	c) Matériel, machines, outils, approvisionnement de papiers, d'encre, etc., pour la fabrication des timbres, etc.	
Total. . . . fr.		7,227,139 47 (1)

Les recettes de la télégraphie et de la téléphonie (excèdent donc les dépenses précitées de. fr. 2,700,216 02 (1)

(1) Chiffres approximatifs.

(2) Cette somme de fr. 286,825 représente 45 p. c. du total des dépenses (fr. 145,840; 188.550 et 508,000) imputées sur les articles 32, 33 et 34.

Il faut, de plus, tenir compte des dépenses qui ont été supportées par d'autres services du département des chemins de fer, postes et télégraphes, savoir :

Part dans les frais généraux du département	fr.	115,685 »
Locaux fournis par les chemins de fer de l'État : dépense évaluée approximativement sous forme de loyers	fr.	60,483 »
Éclairage payé par les chemins de fer de l'État	fr.	20,243 »
Transports effectués gratuitement par ces chemins de fer	fr.	398,588 »
Coopération du personnel des chemins de fer de l'État à la transmission des correspondances privées	fr.	169,596 »
Même coopération pour les télégrammes de service (1).	fr.	723,854 »
	fr.	<u>1,372,764 »</u>
Total des prestations.	fr.	1,488,449 »

Les diverses dépenses détaillées ci-dessus (dépenses ordinaires et dépenses en prestations) peuvent être considérées comme représentant très approximativement l'ensemble des frais d'administration, de surveillance, de main-d'œuvre, de matériel et d'entretien, au moyen desquels l'administration des télégraphes a pourvu, en 1902, aux correspondances privées, aux télégrammes de service des chemins de fer de l'État, à 90.500 télégrammes transmis et reçus par les agents de l'État pour le service des chemins de fer concédés; enfin, à la correspondance de service des postes, de la marine et du télégraphe lui-même.

B. *Dépenses de premier établissement.* — A la date du 31 décembre 1902, le montant des frais de premier établissement et des extensions successives des lignes et des appareils télégraphiques et téléphoniques, des locaux, du matériel, des accessoires, etc., était de fr. 41,829,641 33

Ces frais comprennent :

1° Les crédits alloués pour les dépenses de premier établissement et d'extension des services télégraphique et téléphonique et s'élevant, au 31 décembre 1902, à fr. 34,272,504 11

A déduire de cette somme, le montant des crédits alloués pour des travaux d'extension non exécutés au 31 décembre 1902, fr. 5,688,071 99

Reste. fr.		<u>28,584,432 12</u>
--------------------	--	----------------------

(1) On fait entrer en compte les frais de la main-d'œuvre fournie par les chemins de fer de l'État, pour la transmission des télégrammes de leur propre exploitation, parce que ces frais doivent figurer dans l'évaluation du prix de revient de toutes les transmissions effectuées par le service du télégraphe.

Cette somme est mise à charge du budget extraordinaire.

2° Le montant du capital représentant les diverses rentes dues aux ex-concessionnaires des réseaux téléphoniques repris par l'État (dépense supportée par le budget de la dette publique) fr. **11,450,582 24**

5° Les frais généraux de l'administration des télégraphes, afférents aux travaux de premier établissement et d'extension — la plus grande partie de ces frais se compose de dépenses liquidées sur les fonds du budget ordinaire ; l'autre partie comprend des frais supportés par d'autres administrations (locaux occupés en commun) et des frais d'amortissement (immeubles, mobilier et outillage) — fr. **1,814,626 97**

Total. . . fr. **41,829,641 55**

Les frais de premier établissement et d'extension se répartissent comme il suit :

DÉSIGNATION DES INSTALLATIONS	au 31 décembre 1901	en 1902	au 31 décembre 1902
1° Service télégraphique.			
Lignes (supports, fils conducteurs, accessoires) y compris les câbles souterrains, les câbles sous-fluviaux et les câbles sous-marins	4,303,876 12	180,686 46	4,484,562 28
Appareils de transmission, piles et accessoires	7,070,415 29	4,201,396 26	8,271,811 83
Locaux			
Mobilier			
2° Service téléphonique local.			
Lignes	13,894,013 45	912,745 83	14,803,759 30
Appareils	6,030,714 41	230,743 84	6,314,457 95
Locaux	2,942,431 97	455,057 77	3,397,489 74
Mobilier	135,439 22	46,797 47	482,236 69
3° Service téléphonique à grande distance.			
Lignes	1,940,196 49	4,373,749 94	3,313,946 43
Appareils	343,807 89	304 40	344,112 29
4° Services télégraphique et téléphonique.			
Approvisionnements en magasin	641,435 29	139,429 81	780,565 40
Totaux. . fr.	37,268,730 43	4,560,911 20	41,829,641 33

CHAPITRE II

TÉLÉPHONES

Renseignements généraux

A. — TÉLÉPHONIE LOCALE.

Nouveaux réseaux. — Pendant l'année 1902, l'État a créé onze réseaux téléphoniques auxiliaires ayant respectivement leur bureau central dans les localités suivantes : Diest (groupe de Landen); Acoz, Gosselies, Sivry et Labuissière (groupe de Charleroy); Lavaux (groupe d'Arlon); Eecloo (groupe de Gand); Roisin et Dour (groupe de Mons); Gedinne et Beauraing (groupe de Namur). Le nombre des réseaux est ainsi porté à 121.

Transformation des installations des réseaux. — L'administration a commencé le doublement des fils des sections de lignes aériennes extra-muros du réseau de Gand Elle a poursuivi :

1^o Les travaux de transformation du réseau de Bruxelles (remplacement des appareils chez les abonnés, doublement des fils, démolition partielle des anciennes installations);

2^o Les travaux de doublement des fils du réseau de Mons.

Transfèrement de bureaux centraux. — Les bureaux centraux des réseaux de Bruxelles et de Mons ont été transférés dans les nouveaux bâtiments construits pour les téléphones.

Tarifs. — Par suite de la constitution à fil double des reliements des abonnés des réseaux de Bruxelles et de Mons, l'administration a été amenée à supprimer les surtaxes afférentes à l'usage du reliement bifilaire dans chacun de ces réseaux.

Echange téléphonique des télégrammes. — Ce service s'est étendu dans le courant de l'année à douze localités : Diest, Acoz, Gosselies, Lavaux, Eecloo, Gedinne, Dour, Sivry, Ghistelles, Beauraing, Ouffet et Labuissière.

Les bureaux de Bertrix (poste), Ortho, Rendeux et La Louvière (centre) ont été pourvus d'appareils téléphoniques pour la transmission des télégrammes au réseau télégraphique général. Les bureaux d'Ortho et de Rendeux reçoivent, en outre, des télégrammes par la même voie.

Prise à domicile. — A l'effet d'augmenter les avantages que les abonnés retirent de l'usage du téléphone et pour améliorer en même temps le service des exprès postaux, l'administration a institué un service de prise à domicile, par porteur spécial (exprès), de télégrammes à transmettre et de correspondances postales non assurées ni recommandées à expédier par exprès. La demande de porteur est formulée par téléphone.

La taxe à percevoir par prise à domicile est fixée à 25 centimes dans le rayon local du bureau qui fait recueillir les correspondances.

Si la prise à domicile est effectuée en dehors de ce rayon, il est perçu des frais d'exprès calculés d'après le tarif appliqué aux correspondances télégraphiques.

B. — TÉLÉPHONIE A GRANDE DISTANCE INTERNE.

Extensions des relations. — Les réseaux de Diest, Acoz, Gosselies, Lavaux, Eecloo, Roisin, Gedinne, Dour, Sivry, Beauraing et Labuissière ont été mis en relation avec tous les groupes belges.

C. — TÉLÉPHONIE INTERNATIONALE.

1° Relations franco-belges.

Extensions. — 1° Groupes d'Anvers, Bruxelles, Courtrai et Tournai avec Coulommiers, Mortcerf, Onnaing, Bapaume, Phalempin, Quiévrechain, Airaines, Hallencourt, Hazebrouck, Tours. Dury, Walincourt ;

2° Groupes d'Arlon et de Namur avec Hussigny, Thil, Tiercelet, Villrupt, Mont-Saint-Martin ;

3° Groupe d'Arlon avec Diarville, Dieulouard, Dijon, Einville-au-Jard, Reims, Bayon, Flavigny-s/Moselle, Haroué, Nomeny, Chambley-Bussières, Colombey-les-Belles, Conflans-en-Jarnisy, Liverdun, Vandeléville, Audun-le-Roman, Baccarat, Badonviller, Beuveille, Blamont, Bouxières-aux-Chênes, Gerbéviller, Laxou, Leyr, Marainviller, Ogéviller, Pierrepont, Saint-Max ;

4° Groupe de Bruxelles avec Dijon, Chartres, Saint-Etienne ;

5° Groupe de Charleroy avec Felleries, Onnaing, Phalempin, Quiévrechain, Chartres, Hazebrouck, Marseille, Tours ;

6° Groupe de Chimay avec Felleries, Montaigu, Saint-Erme, Beaurieux, Bourg-et-Comin, Hazebrouck, Montcornet, Presle et Thierny, Rozoy-sur-Serre, Saint-Michel, Urcel ;

7° Groupe de Courtrai avec Chartres, Marseille ;

8° Groupes de Gand, Landen, Liège, Littoral, Namur et Termonde, réseaux de Louvain et de Malines avec Phalempin, Chartres, Hazebrouck, Tours ;

9° Groupes de Landen et de Namur avec Marseille ;

10° Réseau propre de Liège avec Fourmies ;

11° Groupe du Littoral avec Coulommiers, Grand-Fort-Philippe, Mortcerf, Marseille ;

12° Réseaux de Louvain et de Malines avec Onnaing, Quiévrechain, Airaines, Hallencourt, Dury, Walincourt ;

13° Groupe de Termonde avec Maubeuge et Paris ;

14° Réseau de Louvain avec Abbeville, Aire-sur-la-Lys, Albert, Aniche, Avesnes, Bailleul, Bavay, Bellignies, Boulogne-sur-Mer, Le Cateau, Caudry, Chaulnes, Compiègne, Condé-sur-l'Escaut, Conty, Corbehem, Corbie, Cousole, Croissy (Oise), Croix, Dunkerque, Estaires, Fourmies, Ham, Hautmont, Hem, Hénin-Liétard, Jeumont, Lannoy, Lens, Ligny-en-Cambrésis, Lillers, Longwy, Marcelet, Marchiennes, Marcoing, Masnières, Méhari-court, Merville, Montdidier, Moreuil, Orchies, Péronne, Le Quesnoy, Raismes, Rosières-de Picardie, Rouen, Saint-Quentin, Sangatte, Saultain, Solesmes, Somain, Villers-Bretonneux, Vitry-en-Artois ;

15° Groupe de Mons avec Coulommiers, Mortcerf, Onnaing, Phalempin, Quiévrechain, Hazebrouck, Walincourt ;

16° Réseau propre de Mons avec Airaines, Chartres, Hallencourt, Marseille, Tours, Dury ;

17° Réseaux de Namur, Dinant et Yvoir avec Rethel ;

18° Groupe de Tournai avec Chartres et Marseille ;

19° Groupe de Verviers avec Amiens, Annœullin, Armentières, Arras, La Bassée, Béthune, Calais, Cambrai, Carvin, Cassel (cabine), Comines, Douai, Dunkerque, Halluin, Haubourdin, La Madeleine (cabine), Maubeuge, Phalempin, Quesnoy-sur-Deule, Saint-Amand, Saint-Omer, Séclin, Valenciennes, Wambrechies, Chartres, Hazebrouck.

Les réseaux auxiliaires de Diest, Acoz, Gosselies, Lavaux, Eecloo, Roisin, Gedinne, Dour, Sivry, Beauraing et Labuissière disposent des relations franco-belges attribuées aux autres réseaux auxiliaires de leurs groupes respectifs, pour autant qu'ils soient raccordés dans les mêmes conditions au bureau central principal du groupe.

2° Relations germano-belges.

Extensions. — Le service germano-belge s'est étendu aux relations suivantes :

1° Groupes d'Anvers, Bruxelles, Charleroy, Gand (à l'exclusion du réseau de Berchem-lez-Audenarde), Littoral, Termonde et Verviers avec : Bochum, Oberhausen (Rhin), Remscheid, Ruhrort-Homborg (Rhin), Wesel, Barmen-Langenberg (Rhin), Neviges, Dortmund, Duisbourg, Elberfeld, Essen (Ruhr)-Borbeck-Steele, Hagen (Westphalie), Hanovre, Mulheim (Ruhr) ;

2° Groupes de Charleroy, Gand (à l'exclusion du réseau de Berchem-lez-Audenarde), Littoral, Mons (à l'exclusion des réseaux d'Écaussinnes et de Feluy), Namur (à l'exclusion des réseaux de Havelange, Beauraing et Gedinne) et Termonde avec : Bonn, Crefeld-Dulken-Lobberich-Suchteln-Uerdingen-Viersen, Duren, Euskirchen, Munchen-Gladbach-Zulpich, Dusseldorf-Benrath-Gerresheim-Neuss-Ratingen, Eupen, Juliers ;

3° Groupes de Gand (à l'exclusion du réseau de Berchem-lez-Audenarde), Littoral, Namur (à l'exclusion des réseaux de Havelange, Beauraing et Gedinne) et Termonde avec : Aix-la-Chapelle-Eschweiler-Stolberg, Cologne-Kalk-Mulheim (Rhin), Herzogenrath, Siegburg, Dormagen, Koenigswinter ;

4° Groupes de Mons (à l'exclusion des réseaux d'Écaussinnes et de Feluy), Namur (à l'exclusion des réseaux de Havelange, Beauraing et Gedinne) et réseau propre de Liège avec : Dortmund, Duisbourg, Essen (Ruhr) Borbeck-Steele, Hagen (Westphalie), Hanovre, Mulheim (Ruhr) ;

5° Groupes d'Anvers et de Bruxelles avec Bielefeld, Gerresheim, Witten (Ruhr), Kempen (Rhin), Grevenbroich, Porz ;

6° Groupes de Liège et de Verviers avec Gerresheim ;

7° Groupe de Verviers et réseau propre de Liège avec Kempen (Rhin), Porz, Ameln ;

- 8° Groupes de Charleroy, de Gand (à l'exclusion du réseau de Berchem-lez-Audenarde), du Littoral et de Termonde avec Rheydt ;
- 9° Groupes de Bruxelles et de Verviers avec Geilenkirchen ;
- 10° Groupes de Charleroy et de Mons (à l'exclusion des réseaux d'Écaussinnes et de Feluy) avec Porz ;
- 11° Réseau propre de Termonde avec Kempen (Rhin) ;
- 12° Groupe de Bruxelles avec Ameln et groupe de Verviers avec Bonn ;
- 13° Réseaux auxiliaires du groupe d'Anvers avec Euskirchen, Siegburg, Zulpich, Clèves, Lobberich, Rheydt, Suchteln ;
- 14° Réseau propre d'Anvers avec Ameln, Geilenkirchen, Kevelaer ;
- 15° Postes à fil simple du réseau d'Anvers avec Dusseldorf-Benrath-Neuss-Ratingen, Cologne-Kalk-Mulheim (Rhin), Dormagen ;
- 16° Réseau propre de Bruxelles avec Kevelaer et réseau propre de Liège avec Bochum ;
- 17° Réseaux auxiliaires de Charleroy et de Mons (à l'exclusion des réseaux d'Écaussinnes et de Feluy) avec Koenigswinter et Siegburg ;
- 18° Réseaux propres de Liège et de Mons avec Oberhausen (Rhin), Ruhrort-Homburg (Rhin) ;
- 19° Groupes de Mons (à l'exclusion des réseaux d'Écaussinnes et de Feluy) et de Namur (à l'exclusion des réseaux de Havelange, Beauraing et Gedinne) avec Barmen-Langenberg (Rhin)-Neuiges, Elberfeld ;
- 20° Réseau propre de Verviers avec Bielefeld et Witten (Ruhr) et réseau propre de Mons avec Remscheid.

Les réseaux auxiliaires d'Acoz, Gosselies, Roisin, Dour, Sivry et Labuisière disposent des relations germano-belges attribuées aux autres réseaux auxiliaires de leurs groupes respectifs, pour autant qu'ils soient raccordés dans les mêmes conditions au bureau central principal du groupe.

5° Relations néerlandaises-belges.

Extensions. — Les relations suivantes ont été ouvertes au cours de l'année :

1° Groupes d'Anvers, Bruxelles, Charleroy, Courtrai, Gand (à l'exclusion du réseau de Berchem-lez-Audenarde), Landen, Littoral, Namur (à l'exclusion des réseaux de Havelange, Beauraing et Gedinne), Termonde et Tournai, et les réseaux de Louvain et de Malines avec les réseaux d'Alfen, Almelo, Apeldoorn, Bréda (postes à fil double), Doesburg, Enschede, Gouda, Helmond, Hengelo, Hoorn, Leeuwarden, Maastricht, Meppel, Oldenzaal, Purmerend, Ruremonde, Tilbourg, Venloo, Winschoten, Zeist, Zutphen et les cabines de : Alkmaar, Assen, Delfzijl, Deventer, Dokkum, Eindhoven, Enkhuizen, Franeker, Gorinchem, Heerenveen, Kampen, Middelbourg, Nieuwediep, Rosendaal, Sneek et Winterswyk ;

2° Groupe de Mons avec les réseaux de Doesburg, Gouda, Hengelo, Leeuwarden, Maastricht, Purmerend, Zeist et les cabines d'Alkmaar, Enkhuizen, Gorinchem ;

3° Groupe de Mons (à l'exclusion des réseaux d'Écaussinnes et de Feluy) avec les réseaux d'Alfen, Almelo, Apeldoorn, Bréda (postes à fil double),

Enschede, Helmond, Hoorn, Meppel, Oldenzaal, Ruremonde, Tilbourg, Venloo, Winschoten et les cabines d'Assen. Delfzyl, Deventer, Dokkum, Eindhoven, Francker, Heerenveen, Kampen, Middelbourg, Nieuwediep, Rosendaal, Sneek et Winterswyk ;

4° Groupes d'Anvers, Bruxelles, Charleroy, Courtrai. Gand (à l'exclusion du réseau de Berchem-lez-Audenarde), Landen, Littoral, Termonde, réseaux de Louvain et de Malines, réseaux propres de Mons, Namur et Tournai, avec les cabines de Bergen-op-Zoom, Flessingue et Goes ;

5° Groupe de Liège et réseau de Louvain avec les réseaux de Delft, Dordrecht, Maassluis, Osch, Vlaardingen et avec la cabine de Schiedam ;

6° Groupes de Liège et de Verviers avec Bois-le-Duc, Bréda (postes à fil double), Helmond, Maestricht, Ruremonde, Tilbourg, Venloo et la cabine d'Eindhoven ;

7° Groupe de Liège avec les cabines de Middelbourg et de Rosendaal ;

8° Réseau de Louvain avec les réseaux d'Amersfoort, Amsterdam, Arnhem, Baarn, Bois-le-Duc, Groningue, Harlem, Hoogezand, Rotterdam, Tiel, Utrecht, Veendam, Wageningen, Ymuiden, Zaandam, Zwolle et les cabines de Bussum, Hilversum, La Haye, Leyde, Nimègue et Zandvoort ;

9° Groupe de Verviers avec les réseaux de Osch, Rotterdam et Utrecht ;

10° Réseaux auxiliaires du groupe d'Anvers avec le réseau de Maestricht ;

11° Les postes à fil simple du réseau de Liège avec les réseaux d'Utrecht et de Rotterdam.

Les réseaux de Zwolle et de Baarn ont été mis en relation avec les groupes téléphoniques belges dans les mêmes limites que les cabines de ces deux localités.

Les réseaux auxiliaires de Diest, Acoz, Gosselies, Eecloo, Roisin, Dour, Sivry et Labuissière disposent des relations néerlandaises attribuées aux autres réseaux auxiliaires de leurs groupes respectifs, pour autant qu'ils soient raccordés dans les mêmes conditions au bureau central principal du groupe.

4° *Relations avec le Grand-Duché de Luxembourg.*

Les réseaux de Diest, Acoz, Gosselies, Lavaux, Eecloo, Roisin, Louvain, Gedinne, Dour, Sivry, Beauraing et Labuissière ont été mis en correspondance avec le réseau propre de la ville de Luxembourg (postes luxembourgeois munis de microphones).

Le service a été ouvert entre les réseaux de Diest, Acoz, Gosselies, Lavaux, Louvain, Gedinne, Sivry, Beauraing et Labuissière et les réseaux-annexes du réseau de Luxembourg (postes luxembourgeois munis de microphones).

5° *Relations anglo-belges.*

Au cours de l'année il a été procédé :

1° A l'immersion d'un câble téléphonique reliant la côte belge à la côte anglaise ;

2° A l'établissement des fils terrestres destinés à mettre ce câble en communication directe avec les capitales des deux pays.

Bureaux centraux téléphoniques.

	31 décembre 1902	31 décembre 1901	DIFFÉRENCE pour 1902.
Bureaux centraux annexés à des bureaux télégraphiques . . .	96	85	+ 11
— — — postaux . . .	43	43	,
— installés dans des bâtiments spéciaux au centre des villes	12	12	,
Totaux . . .	121	110	+ 11

Ces 121 bureaux centraux téléphoniques sont répartis en 17 exploitations téléphoniques locales (groupes ou réseaux). (Voir ci-dessous la liste de ces exploitations.)

Échange des télégrammes par téléphone entre les bureaux télégraphiques et les abonnés des réseaux locaux.

GROUPES OU RÉSEAUX.	Nombre de bureaux télégraphiques chargés de ce service. 31 décembre 1902	MOUVEMENT.		
		Année 1902.	Année 1901.	Différences pour 1902
<i>Bruxelles</i> , Braine-l'Alleud, Cortenberg, Court-Saint-Etienne, Gembloux, Genappe, Hal, Nivelles, Vilvorde, Virginal, Wavre	11	251,954	252,585	+ 2,401
<i>Anvers</i> , Boom, Cappellen, Lierre, Moll, Turnhout	6	439,211	445,757	+ 15,474
<i>Arlon</i> , Bastogne, Florenville, Lavaux, Libramont, Messancy, Neufchâteau, Vinton	8	12,225	12,677	— 454
<i>Charleroi</i> , Acoz, Binche, Florennes, Fontaine-l'Évêque, Gosselies, La Buissonnière, La Louvière, Nalinnes, Philippeville, Sivry, Tamines, Thuillies, Thum	11	175,915	164,541	+ 11,574
<i>Chimay</i> , Couvin, Mariembourg, Momignies	4	11,546	10,655	+ 891
<i>Courtrai</i> , Iseghem, Menin, Mouscron, Poperinghe, Roulers, Ypres	5	29,895	27,410	+ 2,485
<i>Gand</i> , Audenarde, Berchem-lez-Audenarde, Deynze, Eecloo, Renaix, Setzaete	8	111,181	112,400	— 1,219
<i>Landen</i> , Diest, Hannut, Hasselt, Jodoigne, Orpierre-Grand, Saint-Trond, Tintement, Wareme	8	55,021	52,588	+ 466
<i>Liège</i> , Amay, Andenne, Engis, Fexhe, Huy, Ouffet, Sprimont, Frootz, Visé	7	118,475	117,707	+ 768
Groupe du <i>littoral</i> (Bruges, Ostende, Blankenberghe, Furnes, Ghislies, Heyst, Middelkerke, Neuport, Thourout)	10	85,554	82,926	+ 628
<i>Louvain</i>	1	20,900	20,617	+ 283
<i>Malines</i>	1	6,248	6,254	+ 14
<i>Mons</i> , Dour, Ecaussinnes, Feuy, Givry, La Bouvenne, Quévy, Roisin, Saint-Ghislain, Soignies	6	66,740	67,670	— 930
<i>Namur</i> , Beaumont, Ciney, Dinant, Gedinne, Havelange, Yvoir	8	45,745	46,474	— 751
<i>Termonde</i> , Alost, Lokeren, Saint-Nicolas	4	28,899	26,460	+ 2,459
<i>Tournai</i> , Antoing, Ath, Brugelette, Celes, Leuze, Pecq, Péruwez, Quevaucamp, Taintegnies, Teupleuve	5	60,948	60,855	+ 93
<i>Verviers</i> , Spa	2	85,117	60,820	+ 4,288
TOTAUX	106	1,564,588	1,526,130	+ 38,458

Développement des fils téléphoniques de l'État.

		SITUATION AU 31 DÉCEMBRE		DIFFÉRENCES pour 1902.
		1902.	1901.	
		Kilomètres	Kilomètres	Kilomètres
Fils des réseaux téléphoniques et fils des circuits auxiliaires reliant les réseaux téléphoniques d'un même groupe.	Fils aériens.	46,948	46,644	+ 504
	— sous-fluviaux. . .	71	68	+ 3
	— souterrains. . . .	28,548	119	+ 28,229
Fils télégraphiques appropriés à la correspondance téléphonique d'après le système Van Rysselberghe et reliant les réseaux téléphoniques d'un même groupe.		108	108	»
TOTAL pour la téléphonie locale. . .		75,475	46,939	+ 28,536
Fils des circuits exclusivement téléphoniques servant, soit à la téléphonie à grande distance interne (dite téléphonie inter- urbaine) seulement, soit à la téléphonie à grande distance interne et à la téléphonie internationale.		7,096	5,702	+ 1,394
Fils télégraphiques servant, soit à la téléphonie à grande dis- tance interne seulement, soit à la téléphonie à grande dis- tance interne et à la téléphonie internationale. (Ces fils sont appropriés à la correspondance téléphonique d'après le sys- tème Van Rysselberghe.)		6,654	6,748	— 94
Fils des circuits servant exclusivement à la téléphonie interna- tionale (sections belges).		5,926 (1)	5,396	+ 530
TOTAL pour la téléphonie interurbaine et internationale.		17,676	15,846	+ 1,830
Installations téléphoniques diverses indépendantes des réseaux ou groupes		5,579	5,581	+ 198
TOTALS GÉNÉRAUX.		96,730	68,166	+ 50,564

1) Y compris 741 kilomètres de fils des câbles sous-marins servant à la téléphonie entre la Belgique et l'Angleterre.

Sous la rubrique « Installations diverses » ne sont pas compris 124 kilomètres de fils conducteurs téléphoniques dont l'entretien est effectué par l'administration des télégraphes, mais qui appartiennent à d'autres administrations.

Microphones. — Au 31 décembre 1902, le nombre des transmetteurs microphoniques utilisés dans les diverses installations téléphoniques de l'État était de 21,158.

Abonnements aux communications téléphoniques du public avec les services établis dans les stations de chemins de fer (arrêté royal du 30 juillet 1891). — Au 31 décembre 1902, on comptait 4 abonnés aux communications téléphoniques du public avec les services établis dans les stations de chemins de fer.

Abonnements au service interurbain. — A la même date, les séances d'abonnement au service téléphonique interurbain comportaient quotidiennement une durée de 21 heures, réparties entre 68 abonnés.

Abonnements au service téléphonique international. — Les séances d'abonnement au service téléphonique franco-belge étaient au nombre de 26, comportant quotidiennement une durée de 3 heures 34 minutes, réparties entre 16 abonnés ; dans les relations avec le grand-duché de Luxembourg, il y avait un abonné disposant d'une séance de 6 minutes et, dans les relations avec la Hollande, un abonné utilisant une séance de 12 minutes.

Bureaux disposant d'installations téléphoniques pour la transmission verbale des dépêches à des bureaux télégraphiques voisins. — Au 31 décembre 1902, il existait 50 bureaux qui étaient pourvus d'appareils téléphoniques pour la transmission verbale des dépêches au réseau télégraphique. Parmi ces bureaux, il en est trois qui reçoivent en outre, des télégrammes par la même voie.

Raccordements TÉLÉPHONIQUES privés au réseau télégraphique de l'État (arrêté royal du 6 novembre 1882). — Au 31 décembre 1902, 17 établissements privés étaient raccordés téléphoniquement à des bureaux télégraphiques.

ANNEXES
DE LA PARTIE C.

N° I. — Répartition, par pays d'échange, des correspondances télégraphiques internationales.
— Comparaison des années 1902 et 1901.

A. — Correspondances au départ et à l'arrivée.

ÉCHANGE entre la BELGIQUE ET LES PAYS	NOMBRE DES TÉLÉGRAMMES.			RECETTE AU PROFIT DU RÉSEAU BELGE.			PRODUIT MOYEN par télégramme.		
	En 1902.	En 1901.	En 1902, différence proportionnelle 0/0.	En 1902.	En 1901.	En 1902, différence proportionnelle 0/0.	En 1902.	En 1901.	
d'Europe.	Allemagne.	696,198	677,211	+ 2.80	518,597 20	511,327 85	+ 1.42	0.7449	0.7350
	France	705,868	714,121	— 1.43	502,268 85	520,777 91	— 5.55	0.7156	0.7292
	Iles Britanniques. . . .	505,657	498,808	+ 0.97	545,856 41	535,823 95	+ 1.49	1.0798	1.0742
	Luxembourg (Grand-Duché de).	24,855	25,156	— 1.12	14,411 87	14,645 62	— 1.58	0.5798	0.5826
	Pays Bas	355,840	355,580	+ 0.70	208,568 05	206,112 74	+ 1.09	0.5856	0.5853
	Autriche-Hongrie. . . .	56,024	51,846	+ 8.06	57,162 50	51,193 95	+ 11.66	1.0205	0.9874
	Espagne et Gibraltar . .	40,802	58,717	+ 5.58	58,287 67	57,716 57	+ 1.51	0.9384	0.9742
	États des Balkans. . . .	70,265	55,679	+20.19	64,058 45	50,901 25	+ 25.85	0.9117	0.9142
	Etats scandinaves	49,585	45,390	+ 9.24	43,202 80	58,754 71	+ 11.48	0.8715	0.8538
	Italie et île de Malte . .	48,517	46,757	+ 5.34	45,659 24	45,535 91	+ 0.67	0.9416	0.9696
	Portugal	11,001	10,822	+ 1.65	9,594 "	9,412 02	+ 1.95	0.8721	0.8607
	Russie	82,415	82,880	— 0.56	76,918 67	80,166 55	— 4.05	0.9353	0.9672
Suisse.	44,805	45,448	— 1.41	53,858 11	55,105 57	— 5.60	0.7552	0.7724	
de l'Afrique.	14,024	15,558	+ 4.98	11,585 51	11,852 74	— 2.27	0.8260	0.8873	
de l'Amérique	114,582	112,047	— 0.41	112,971 04	110,544 51	+ 2.58	1.0124	0.9848	
de l'Asie.	17,217	15,765	+ 9.22	16,678 45	14,104 27	+ 18.25	0.9687	0.8948	
de l'Océanie.	2,654	2,796	— 5.08	5,155 55	5,197 18	— 1.57	1.1881	1.1455	
TOTAUX . . .	2,853,105	2,790,159	+ 1.54	2,500,570 09	2,276,768 90	+ 1.04	0.8120	0.8160	

B. — Correspondances en transit.

TRANSIT, PAR LA BELGIQUE, DES CORRESPONDANCES TÉLÉGRAPHIQUES échangées entre les pays ci-dessous.	NOMBRE DES TÉLÉGRAMMES.			RECETTE AU PROFIT DU RÉSEAU BELGE.			PRODUIT MOYEN par télégramme.	
	En 1902.	En 1901.	En 1902, différence proportionnelle 0/0.	En 1902.	En 1901.	En 1902, différence proportionnelle 0/0.	En 1902.	En 1901.
Angleterre et Allemagne (aboutissants compris).	245,155	510,649	—21.09	185,554 58	219,095 42	— 16.22	0.7488	0.7055
Pays-Bas et France (1)	219,158	206,256	+ 6.25	84,266 85	79,639 82	+ 5.81	0.3845	0.3881
Autres transits (2)	4,169	5,755	+11.08	3,497 40	2,502 56	+ 59.76	0.8589	0.6668
TOTAUX . . .	468,442	520,638	—10.02	271,318 83	301,237 60	— 9.93	0.5752	0.5786

(1) Y compris les télégrammes échangés entre les Pays-Bas, d'une part; l'Espagne, l'Italie, la Suisse, la Turquie, l'Afrique, l'Amérique, l'Asie et l'Océanie, d'autre part.

(2) Entre le Grand-Duché de Luxembourg, d'une part, et les Pays-Bas ou l'Angleterre, d'autre part; plus certains télégrammes détournés de leur voie habituelle, par suite d'interruption ou d'encombrement.

N° II. — Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1902 et 1901.

		1902.			1901.	
Correspondances privées.						
		Relations intérieures.				
Délais entre l'heure de dépôt et l'heure d'arrivée au bureau de destination.	Nombre de télégrammes sur 100, transmis dans un délai de	4 à 45'	69.47	67.57		
		16 à 30'	24.83	25.57		
		34 à 45'	4.48	6.43		
		46 à 60'	0.95	1.29		
		plus d'une heure	0.27	0.14		
Classement par catégories : Chiffres proportionnels pour cent.	Télégrammes	simples	84.33	84.35		
		— complexes	14.56	14.54		
		— urgents	1.11	1.11		
RELATIONS						
		intérieures.	internationales.	intérieures.	internationales.	
Classement par rapport au nombre des mots : Chiffres proportionnels pour cent.	Télégrammes de :					
	4 à 10 mots		43.23	52.63	12.44	51.95
	11 à 15 —		56.41	26.19	57.76	26.70
	16 à 20 —		18.05	44.54	18.49	14.77
	24 à 30 —		9.75	6.90	8.31	6.97
	31 à 40 —		4.87	4.65	4.60	4.64
	44 à 50 —		0.63	0.55	0.48	0.50
	Au delà de 50 mots		0.36	0.57	0.45	0.50
Classement des télégrammes par rapport à leur objet : Chiffres proportionnels pour cent.	Dépêches d'État		1.92	0.55	4.77	0.52
	Nouvelles de bourse		4.09	7.56	4.48	8.45
	Transactions commerciales et industrielles		44.74	66.52	47.78	64.77
	Correspondances de journaux		0.58	0.68	0.51	0.73
	Affaires privées		48.72	24.69	45.46	25.83
Longueur moyenne des télégrammes.	Nombre des mots		15.68	12.12	15.45	12.42

Tableau indiquant, pour chaque groupe téléphonique : 1° le nombre des abonnements locale au départ, en dehors du régime des abonnements ; 4° le mouvement de la nationale (départ et arrivée).

GROUPES ET RÉSEAUX.	ABONNEMENTS							BUREAUX PUBLICS			
	ANUELS.		TRIMONIAUX.	SEMESTRIELS		TOTAUX		Différences en 1902.	au 31 décembre 1902.	au 31 décembre 1901.	Différences en 1902.
	Reliements par fil simple.	Reliements par fil double.		Reliements par fil simple.	Reliements par fil double.	des abonnements au 31 décembre 1902.	des abonnements au 31 décembre 1901.				
			Reliements par fil double.								
Bruxelles-Braine-l'Alleud-Cortenbergh - Court-Saint-Étienne-Gembloux - Genappe - Hai - Nivelles - Vilvoorde - Virginal - Wavre.	»	5,110	15	»	92	5,217	5,000	+ 217	18	18	»
Anvers-Boom-Cappellen - Lierre-Moll-Turnhout	2,861	246	»	59	11	3,157	2,964	+ 196	12	12	»
Arlon - Bastogne - Florenville-Lavaux - Libramont - Messancy-Neuchâteau-Virton	»	5	152	»	»	155	155	+ 20	1	1	»
Charleroy - Acoz - Binche - Florennes-Fontaine-l'Évêque-Gosselies-La Bussière - La Louvière-Nalinnes - Philippeville - Sivry-Tamines-Tuilles-Thuin.	»	977	»	»	»	977	825	+ 152	6	6	»
Chimay-Couvin - Mariembourg-Momignies	»	2	94	»	»	96	87	+ 9	1	1	»
Courtrai-Iseghem - Menin-Mouscron-Poperinghe-Roulers-Ypres	»	2	225	»	2	227	196	+ 51	6	6	»
Gand - Audenarde - Berchem - Iez-Audenarde - Deynze - Eecloo - Renaix - Selzaete	1,105	88	»	55	1	1,227	1,144	+ 86	9	9	»
Landen - Diest - Hannut - Hasselt-Jodoigne - Orp-le-Grand - Saint-Trold - Tirlumont-Waremme.	»	1	205	»	1	205	167	+ 38	7	7	»
Liège - Amay - Andenne - Engis-Frêhe - Huy-Ouffet - Sprimont-Trooz-Visé.	1,775	527	»	28	16	2,144	2,011	+ 150	10	10	»
Littoral (Bruges-Ostende-Blankenberghe - Furnes - Ghislennes - Heyst - Middelkerke - Nieuport-Thourout.	»	8	574	»	92	674	612	+ 62	14	14	»
Louvain	»	12	152	»	4	148	151	- 5	2	2	»
Malines	75	»	»	2	»	77	77	»	1	1	»
Mons-Dour-Écaussinnes-Feluy-Givry-La Bouverie-Quévy-Roisin-Saint-Ghislain-Soignies.	»	686	»	»	7	695	646	+ 47	4	4	»
Namur-Beauraing-Ciney - Dinant-Gedinne-Havelange-Yvoir.	»	19	525	»	12	556	470	+ 86	3	3	»
Termonde-Alost-Lokeren - Saint-Nicolas.	»	4	112	»	»	116	107	+ 9	5	5	»
Tournai-Antoing-Ath-Brugellette-Celles-Leuze-Pecq - Péruwelz-Quevaucamps-Taintegnies-templeuve	»	5	459	»	1	445	580	+ 65	6	6	»
Verviers-Spa	918	47	»	20	5	990	965	+ 25	3	3	»
TOTAUX.	6,750	7,558	2,469	124	244	17,102	15,934	+1,168	108	108	»

au service local; 2° le nombre des bureaux publics; 3° le mouvement de la téléphonie téléphonique interurbaine interne au départ; 5° le mouvement de la téléphonie inter-

Communications locales taxées.			AVIS LOCAUX			Communications interurbaines internes à taxe pleine.			Avis interurbains.			Communications internationales à taxe pleine.		
En 1902.	En 1901.	Différences en 1902.	En 1902.	En 1901.	Différences en 1902.	En 1902.	En 1901.	Différences en 1902.	En 1902.	En 1901.	Différences en 1902.	En 1902.	En 1901.	Différences en 1902.
25,950	25,105	- 1,155	574	454	- 60	159,694	159,747	- 55	652	656	- 4	85,828	77,261	+ 6,567
6,759	6,652	+ 107	180	217	- 37	95,698	91,899	+ 1,799	275	285	- 8	51,165	42,448	+ 8,717
90	89	+ 1	141	105	+ 38	3,682	5,849	- 167	74	108	- 34	1,759	1,715	+ 44
5,051	2,828	+ 2,223	560	556	+ 4	42,260	56,570	+ 5,690	210	204	+ 56	8,791	6,762	+ 2,029
56	45	- 7	52	42	- 10	5,021	2,859	+ 1,622	56	59	- 3	796	671	+ 125
1,770	1,266	+ 504	558	265	+ 293	12,106	10,562	+ 1,544	219	216	+ 3	5,872	5,652	+ 220
2,855	2,721	+ 112	155	118	+ 35	50,547	28,996	+ 1,551	542	545	- 1	5,957	5,052	+ 905
1,088	879	+ 209	480	454	+ 46	10,554	9,596	+ 958	215	220	- 7	217	116	+ 101
4,445	4,058	+ 387	96	141	- 45	42,790	40,544	+ 2,446	401	464	- 65	5,286	4,206	+ 1,080
5,085	5,298	- 215	575	575	»	30,424	27,844	+ 2,577	287	294	- 7	5,791	2,897	+ 894
146	125	+ 21	»	»	»	5,867	5,271	+ 596	42	47	- 5	261	150	+ 111
67	61	+ 6	2	2	»	5,290	5,029	+ 261	16	15	+ 1	57	42	+ 15
1,194	1,091	+ 105	150	125	+ 27	15,808	11,577	+ 1,251	142	80	+ 62	5,265	1,943	+ 1,550
922	975	- 55	107	158	- 29	19,107	17,755	+ 1,654	104	115	- 9	1,452	1,682	- 250
696	578	+ 118	65	59	+ 24	8,096	8,500	- 204	45	95	- 48	892	455	+ 459
2,214	1,755	+ 459	757	549	+ 208	15,009	15,952	+ 1,077	558	277	+ 59	5,820	5,126	+ 694
1,524	1,502	+ 22	45	54	+ 11	12,789	15,227	- 458	42	27	+ 15	5,807	4,418	+ 1,589
55,870	55,024	+ 846	5,871	5,566	+ 305	509,059	488,555	+ 20,684	5,466	5,479	- 15	182,956	158,576	+ 24,580

SERVICE TÉLÉPHONIQUE INTERNATIONAL.

Tableau récapitulatif et comparatif du mouvement et de la recette, par pays en relation, pendant les années 1902 et 1901.

PAYS EN RELATION.	MOUVEMENT DES COMMUNICATIONS A TAXE PLEINE.			MONTANT DES PARTS BELGES.			PARTS BELGES PROVENANT DES ABONNEMENTS.			PARTS TOTALES DE L'ETAT BELGE.		
	EN 1902.	EN 1901.	DIFFÉRENCE- en 1902.	EN 1902.	EN 1901.	DIFFÉRENCES en 1902.	EN 1902.	EN 1901.	DIFFÉRENCES en 1902.	EN 1902.	EN 1901.	DIFFÉRENCE- en 1902.
France	150,512	119,196	+ 11,316	215,116 10	199,900 »	+15,216 10	19,580 38	18,084 37	+ 1,296 01	232,496 48	217,984 37	+14,512 11
Allemagne . . .	25,480 (dont 1923 urgentes).	17,005 (dont 525 urgentes)	+ 8,475 (dont 1598 urgentes).	43,387 75	28,939 »	+14,448 75	»	»	»	45,387 75	28,939 »	+14,448 75
Hollande	24,144	19,187	+ 4,954	45,755 63	36,278 »	+ 9,457 65	30 »	»	+ 30 »	45,785 63	36,278 »	+ 9,487 63
Grand-duché de Luxembourg.	2,823	3,188	- 365	5,319 50	5,874 60	- 555 10	429 60	452 »	- 2 40	5,749 10	4,506 60	- 557 50
TOTAUX . .	182,956	158,576	+ 24,380	505,558 98	268,991 60	+36,567 38	19,859 98	18,516 37	+ 1,323 61	525,588 96	287,507 97	+37,890 99

N° III. — *Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des recettes et parts téléphoniques belges pendant les années 1902 et 1901.*

N° III. — Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des

OBJETS DE LA STATISTIQUE		NOMS DES								
		Bruxelles.	Anvers.	Acton.	Charleroy.	Chimay.	Courtrai.	Gaud.	Landen.	
SERVICE LOCAL.	Avis téléphoniques.	En 1902	93 60	43 50	35 25	92 »	8 »	90 »	58 25	120 75
		» 1901	108 70	54 25	26 25	89 75	10 50	66 55	29 50	108 50
		Différences	- 15 10	- 8 75	+ 9 »	+ 2 25	- 2 50	+ 25 05	+ 8 75	+ 12 25
	Abonnements.	En 1902	1,403,633 55	825,141 75	26,741 26	225,431 71	17,604 35	38,305 08	260,468 55	37,870 79
		» 1901	1,313,251 04	756,892 73	22,450 74	193,497 50	16,194 59	32,978 58	255,192 85	31,160 39
		Différences	+ 90,384 49	+ 68,249 »	+ 4,310 52	+ 51,951 41	+ 1,409 96	+ 5,326 50	+ 25,275 72	+ 6,710 40
	Conversations.	En 1902	6,153 50	1,718 50	22 50	799 50	9 25	462 50	742 »	285 75
		» 1901	6,418 50	1,689 50	24 »	753 25	11 75	534 75	706 50	226 »
		Différences	- 285 »	+ 27 »	- 1 50	+ 46 25	- 2 50	+ 127 75	+ 35 50	+ 59 75
	Cartes payantes.	En 1902	194 89	32 »	»	75 »	»	4 »	»	2 »
		» 1901	151 22	103 »	»	57 »	»	»	2 »	35 »
		Différences	+ 43 67	- 71 »	»	+ 18 »	»	+ 4 »	- 2 »	- 35 »
Avis téléphoniques	En 1902	228 93	96 25	25 00	84 »	12 60	76 65	119 85	74 55	
	» 1901	251 10	100 05	37 80	71 40	15 05	75 60	120 05	77 10	
	Différences	- 2 15	- 5 80	11 90	+ 12 60	- 1 05	+ 1 05	- 0 20	- 2 55	
SERVICE INTERURBAIN.	Abonnements.	En 1902	16,092 50	11,809 »	»	5,225 »	»	420 »	2,417 50	55 »
		» 1901	17,972 17	15,595 »	»	5,260 »	»	512 75	2,225 »	»
		Différences	- 1,879 67	- 5,784 »	»	- 35 »	»	- 92 75	+ 192 50	+ 55 »
Conversations.	En 1902	173,253 »	102,450 »	5,881 »	44,525 50	5,220 50	12,825 »	32,545 50	11,095 »	
	» 1901	174,550 5	101,426 50	4,126 50	58,661 50	5,049 »	11,165 »	31,052 50	10,072 50	
	Différences	- 1,297 50	+ 1,005 50	- 215 50	+ 5,861 »	+ 171 50	+ 1,660 »	+ 1,511 »	+ 1,020 50	
SERVICE INTERNATIONAL.	Abonnements	En 1902	19,777 75	»	»	»	»	62 25	»	»
		» 1901	18,518 37	»	»	»	»	»	»	»
		Différences	+ 1,261 36	»	»	»	»	+ 62 25	»	»
Conversations.	En 1902	165,697 35	87,103 12	1,287 41	9,196 75	675 »	5,552 10	6,551 50	586 35	
	» 1901	150,983 28	72,842 57	1,527 75	7,262 05	582 »	5,466 »	5,004 50	219 »	
	Différences	+ 12,714 07	+ 14,262 75	- 40 34	+ 1,934 10	+ 93 »	+ 86 10	+ 1,527 »	+ 167 35	
Communications du public avec les services établis dans les stations de chemin de fer.	En 1902	200 »	»	»	»	100 »	»	»	»	
	» 1901	200 »	»	»	»	100 »	»	»	»	
	Différences	»	»	»	»	»	»	»	»	
Produits extraordinaires.	En 1902	14,359 84	9,162 24	121 52	2,558 58	152 54	254 45	1,589 80	559 51	
	» 1901	12,607 72	6,996 56	159 58	2,469 89	95 62	279 05	1,919 54	402 56	
	Différences	+ 1,752 12	+ 2,165 88	- 38 26	+ 88 69	+ 58 72	- 24 60	- 329 54	+ 157 15	
TOTAUX.	En 1902 . . . fr.	1,799,648 89	1,037,538 54	52,114 04	286,008 04	21,872 04	58,052 05	304,450 95	50,127 70	
	» 1901 . . . fr.	1,696,970 60	955,697 76	28,132 62	246,123 74	20,054 91	50,878 08	276,252 22	42,300 85	
	Différences . . .	+ 102,678 29	+ 81,840 58	+ 5,981 42	+ 39,884 50	+ 1,817 15	+ 7,175 95	+ 28,198 75	+ 8,126 85	
Taux p. c. des différences . . .	6.03	8.56	14.15	16.20	9.06	14.10	10.22	19.21		

recettes et parts téléphoniques belges pendant les années 1902 et 1901.

RESEAUX OU GROUPES. (Pour la composition des groupes, voir p. $\frac{C}{19}$.)									TOTAUX.	Taux pour cent des différences.
Littoral	Liège	Louvain.	Malines.	Mons.	Namur.	Termonde.	Tournai.	Verviers.		
144 75	24 »	»	0 50	37 00	28 25	13 75	194 00	11 25	980 05	
143 75	55 25	»	0 50	30 75	34 10	9 75	140 25	8 50	898 05	
+	-	»	»	+	-	+	+	+	+	0.30
111,004 88	481,828 42	21,876 80	10,585 51	124,283 49	92,172 »	19,070 53	80,278 01	210,146 81	3,991,931 17	
98,704 08	455 702 08	21,809 02	9,073 31	113,752 32	80,683 20	17,721 09	68,668 24	204,697 00	3,053,442 85	
+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	0.21
12 300 78	48,123 71	67 27	1,308 20	10,591 17	11,488 71	1,948 86	11,610 57	5,449 21	358,511 31	
800 50	1,178 50	58 75	17 50	303 30	243 23	189 75	577 75	391 75	13,920 75	
833 »	1,051 75	31 30	15,50	280 23	252 25	139 75	458 »	384 30	13,648 75	
-	+	+	+	+	-	+	+	+	+	1.09
48 50	120 75	5 25	2 »	23 25	9 »	50 »	121 75	7 25	272 »	
15 »	»	»	»	»	3	10 »	»	»	334 80	
42 »	»	»	»	»	»	25 »	2 »	»	417 22	
-	»	»	»	»	+	-	-	»	82 55	24.58
27 »	»	»	»	»	2 »	13 »	2 »	»	»	
101 45	140 35	14 70	3 60	30 43	36 40	13 75	117 00	14 70	1,213 75	
102 90	162 40	16 45	3 25	28 50	59 55	32 55	97 45	9 45	1,221 25	
-	-	-	+	+	-	-	+	+	-	0.45
1 45	22 05	1 75	0 33	21 95	3 15	16 80	30 15	5 25	5 50	
173 55	10,758 50	»	»	595 »	640 50	»	1,645 »	1,355 17	49,344 50	
173 55	12,027 08	»	»	420 »	459 67	»	1,540 »	840 »	53,025 »	
»	-	»	»	+	+	»	+	+	-	11.31
»	1,290 58	»	»	175 »	180 85	»	105 »	713 17	5,678 50	
52,344 50	46,008 50	6,130 »	3,590 50	16,519 50	20,658 »	8,514 »	16,040 »	15,517 »	516,882 50	
29,599 »	45,124 »	5,496 50	3,125 50	15,255 »	18,885 »	8,855 »	15,019 50	15,969 »	527,651 50	
+	+	+	+	+	+	-	+	-	+	5.64
2,743 50	2,584 50	633 50	267 »	1,284 50	1,793 »	319 »	1,029 50	432 »	19,231 »	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	19,859 98	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	18,516 37	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	+ 1,323 01	7.15
6,022 50	6,756 90	397 43	53 50	2,938 42	1,458 03	1,982 50	3,588 45	6,107 63	305,538 98	
4,681 »	6,518 07	248 »	64 25	1,701 78	1,626 45	992 »	4,787 83	4,884 6	268,991 60	
+	+	+	-	+	-	+	+	+	+	15.59
1,341 50	458 83	149 45	8 75	1,236 64	168 40	990 50	600 60	1,222 98	36,367 58	
»	»	»	»	»	»	»	100 »	»	400 »	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	300 »	
»	»	»	»	»	»	»	+	»	+ 100 »	35.33
800 03	3,037 78	183 34	47 95	680 41	741 98	133 40	758 53	1,463 23	36,687 70	
1,068 89	3,842 52	233 70	105 17	935 51	861 69	260 98	589 40	1,835 96	34,683 51	
-	-	-	-	-	-	-	+	-	+	5.72
208 87	304 74	72 56	57 21	234 90	119 75	127 58	167 15	567 75	1,984 10	
181,472 91	549,710 95	31,639 15	13,901 04	143,450 37	113,980 41	50,551 70	103,107 56	255,212 57	4,967,099 27	
153,567 95	500,565 75	30,857 77	12,589 48	152,415 91	102,822 »	28,054 72	91,500 69	226,629 06	4,576,772 71	
+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	
+18,104 90	+19,147 20	+ 781 36	+1,511 56	+13,016 46	+13,158 41	+2,496 98	+13,806 87	+ 6,582 91	+ 399,526 56	
11.90	9.82	2.53	12 20	9.83	12.80	8.01	13.12	2.90	8.53	

Le tableau ci-dessous indique sommairement, pour 1902, les résultats des comptes financiers de la téléphonie locale proprement dite.

Année.	MONTANT du capital engagé.	MONTANT		DIFFÉRENCE.	OBSERVATIONS.
		des dépenses.	des recettes.		
1902	fr. 24,664,945 68	fr. 5,821,690 96	fr. 5,805,789 87	+ fr. 284,098 91	Les chiffres ci-contre ne sont qu'approximatifs.

(1)

PARTIE D.

MARINE.

(9)

MARINE.

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. — MATÉRIEL.

La comparaison du matériel flottant affecté aux divers services de la Marine en 1901 et en 1902, s'établit comme suit :

	Fin 1902.	Fin 1901.	DIFFÉRENCES pour 1902.
Bateaux à vapeur	20	21	— 1
Bateaux-pilotes, bateaux-phares et allèges	29	31	— 2
Garde-pêche et navires-écoles	4	4	—
Embarcations à vapeur	4	4	—
TOTAUX.	54	57	— 3
Canots et radeaux-caissons (au nombre de 9)	234	228	+ 6

La diminution du nombre de navires s'explique : 1^o par la perte d'un remorqueur, qui est résultée d'un abordage ; 2^o par la remise aux Domaines d'un bateau du service fluvial Anvers-Waes, pour cause de vétusté ; 3^o par la perte d'un bateau-pilote des Bouches de l'Escaut, due à une collision en rade de Flessingue.

§ 2. — PERSONNEL.

L'effectif du personnel comprenait :

	Fin 1902.	Fin 1901.	Différences pour 1902.
Fonctionnaires, employés et agents	1,522	1,526	— 4
Messagers et gens de service	15	15	—
Ouvriers	233	235	—
TOTAUX.	1,568	1,572	— 4

II.

Services d'exploitation.

l. p. D.

§ 1^{er}. — PAQUEBOTS ENTRE OSTENDE ET DOUVRES.

Le mouvement des passagers, qui était de 127,493 en 1901, descend à 121,797 en 1902, soit une diminution de 5,696 unités, ou 4 1/2 p. c.

Cette dépression porte sur tous les facteurs du trafic voyageurs; elle est attribuable, vraisemblablement :

1^o à la température qui a été particulièrement inclemente pendant l'année 1902;

2^o aux évènements politiques en Angleterre et, notamment, aux fêtes du couronnement de S. M. le roi Édouard VII. Ces festivités n'ont, à cause de leur ajournement, attiré qu'un nombre restreint d'étrangers; par contre, elles ont retenu, dans la métropole, la plupart des anglais qui, habituellement, profitent de la saison des voyages pour entreprendre une excursion sur le continent.

Les relevés des billets vendus accusent :

en trafic anglo-belge	82,111 voyageurs;
— de transit.	39,686 —

En rapprochant ces chiffres de ceux de l'année précédente, on constate qu'en service anglo-belge la diminution n'est que de 1,516 unités, tandis qu'en trafic de transit, elle atteint 4,180 unités.

D'après les relevés des billets vendus, 50,155 voyageurs ont effectué la traversée en 1^{re} classe et 71,642 en 2^e classe; mais comme il a été débité, à bord des malles et dans les bureaux de voyages, 48,121 suppléments pour passer de 2^e en 1^{re} classe, la répartition des passagers, par classe, s'établit, en réalité, comme suit :

1 ^{re} classe	98,276 passagers,
2 ^e —	25,521 —

La recette afférente au transport des voyageurs et des bagages est de fr. 962,615-40, inférieure de fr. 56,271-65 à celle de l'exercice précédent.

Quant au trafic des colis postaux, des petits paquets et des colis messageries, il a procuré, pour l'année 1902, une recette de fr. 231,058-62, supérieure de fr. 8,593-72 à celle de 1901.

Les chiffres du mouvement et de la recette de 1902 présentent sur ceux de 1901 les différences ci-après :

		MOUVEMENT.		RECETTE en plus.
		NOMBRE DE COLIS EN PLUS.	POIDS EN PLUS EN KILOGRAMMES	
Colis postaux	de 3 kilogrammes et moins	13,772	41,516	
	de plus de 3 à 5 kilogrammes	2,440	6,420	1,070 »
	de 5 kil. et moins	3,237	18,711	1,562 »
Petits paquets.	Expres { de plus de 5 à 10 kil	1,377	11,039	862 65
	{ de plus de 10 kil	—	7,720	372 96
	Grande vitesse	—	16,650	757 96
Trafic anglo-belge-suisse.		—	—	523 13
				8,595 72

Il résulte de ce tableau que le trafic des colis postaux, des petits paquets et des colis messageries continue à suivre une marche ascendante.

Cette situation est la confirmation de celle qui a été constatée l'année dernière.

Les transports de chevaux et de finances accusent respectivement une augmentation de fr. 2,690-05 et 796-60 sur les chiffres de 1901.

La recette encaissée du chef des transports de journaux s'élève, pour 1902 à fr. 1,681-50. Elle comporte une augmentation de 15 francs sur celle réalisée en 1901.

Les changements ci-après ont été apportés, durant l'exercice 1902, aux horaires des malles et des trains en correspondance.

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

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

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

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

Comme corollaire, le bateau bi-hebdomadaire qui partait d'Ostende (Q.) pour Douvres à 15 h.20 avec la correspondance du Nord Express a été supprimé.

Annexes
à consulter.

Les paquebots ont accompli, en 1902, 2,285 traversées; leur durée moyenne a été :

pour les navires <i>Princesse Clémentine, Marie-Henriette</i> et <i>Léopold II</i>	3 heures 34 minutes.
pour le <i>Rapide</i>	3 — 55 —
pour les deux navires type <i>Princesse-Henriette</i>	3 — 29 —
pour les trois navires type <i>Flandre</i>	3 — 53 —

II, p. D. L'exploitation du service, qui avait coûté, en 1901, fr. 3,869,239-27, a été ramenée, en 1902, à fr. 3,111,558-06.

Cette différence provient :

1° de la suppression du départ bi-hebdomadaire dont il est question ci-dessus ;

2° d'une diminution du prix des combustibles ;

3° d'une dépense moindre qu'en 1901 pour réparation de paquebots.

En 1902, la dépense moyenne par traversée a été de fr. 1,361-64 et la recette moyenne de fr. 529-05; l'année précédente, le coût a été de fr. 1,616-22 et le produit de fr. 523-96.

Le résultat de l'exploitation, en recettes et en dépenses, se traduit par une différence de fr. 712,431-53 en faveur de 1902.

La distance entre Ostende et Douvres étant de 115 kilomètres, chaque traversée donne en moyenne les résultats comparatifs ci-après :

	En 1902.	En 1901.	Différence pour 1902.
Coût par kilomètre	11 84	14 05	— 2 21
Produit direct	4 60	4 56	+ 0 04

Les négociations entamées en 1901 avec la Compagnie Marconi ont abouti à l'établissement de la télégraphie sans fil à bord des neuf paquebots de la ligne; par l'intermédiaire du poste côtier de Nieuport-Bains, les navires peuvent, en tout temps, communiquer avec la terre et, en outre, échanger des messages entre eux. L'ensemble de cette installation constitue une véritable amélioration pour notre ligne nationale; tout en offrant aux voyageurs une garantie supplémentaire de sécurité, elle réduit à un minimum les risques de perte de matériel flottant.

Prochainement, l'application du système sera étendue aux correspondances privées entre Nieuport et les paquebots.

§ 2. — PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LA TÊTE-DE-FLANDRE.

Le service, qui antérieurement ne fonctionnait que dans des circonstances déterminées, est effectué depuis le 15 décembre 1902 d'une façon régulière: le nombre des trajets dans chaque sens est doublé.

II, p. D. La dépense d'exploitation, qui a atteint fr. 150,940-47, est supérieure de fr. 5,092-71 à celle de 1901. Cette différence est due à l'extension de personnel nécessitée par le doublement du nombre des traversées.

Le mouvement des transports, résumé dans le tableau comparatif ci-après, accuse une décroissance sur certains postes et un progrès sur d'autres :

	En 1902.	En 1901.	Différences pour 1902.
Voyageurs	2,278,399	2,279,800	— 1,401
Animaux	113,473	106,097	+ 7,378
Colis	2,333	2,461	— 106
Véhicules.	121,116	114,227	+ 6,889
Coupons délivrés	2,515,343	2,502,383	+ 12,760
Suppléments	11,326	16,412	— 3,086
Abonnements.	159	167	— 8

La recette est restée presque stationnaire (fr. 101,155-14 en 1901, fr. 100,839-29 en 1902). II, p. D.

§ 3. — PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LE PAYS DE WAES.

L'exercice 1902 présente une diminution de charges de fr. 8,974-83, comparativement à celles de l'année précédente. Cette différence s'explique par l'abaissement du prix des combustibles et le peu d'importance des travaux de réparation au matériel.

Ce service est exécuté pour le chemin de fer de l'État et ne procure conséquemment pas de recette à la marine.

§ 4. — PILOTAGE.

Le mouvement de la navigation sur Anvers, entrées et sorties, représenté par les navires astreints à l'obligation de prendre un pilote, se chiffre, en 1902, par 11,160 bâtiments, soit 682 de plus qu'en 1901.

Il y a eu également progrès dans le tonnage général pour Anvers : 16,720,807 tonneaux en 1902, contre 14,967,921 en 1901.

Cet accroissement explique que la recette du chef du pilotage général a été en progrès de fr. 216.928-84. II, p. D.

La dépense s'est également accrue : de fr. 5,068,902-14 en 1901, elle s'est élevée à fr. 3,232,039-83 en 1902; l'augmentation de fr. 163,137-71 est attribuable, pour la plus grande partie, à l'élévation des dépenses du chef du personnel, dont les appointements suivent les fluctuations de la recette.

Le 28 juin 1902, un bateau-pilote de la station des Bouches de l'Escaut a été abordé et coulé par un steamer étranger. A la suite d'un arrangement, l'armement du navire abordeur a payé à l'État une somme de 10,000 francs à titre de dommages.

Un nouveau bateau-pilote a été mis en adjudication pour remplacer le cutter n° 1 d'Ostende, qui doit être mis hors de service pour cause de vétusté.

§ 5. — REMORQUE SUR LA CÔTE DE FLANDRE.

II, p. D. On constate une diminution dans les recettes de la remorque ; ce service avait rapporté fr. 26,553-15 en 1901 ; il y a un déchet de fr. 2,514-80 en 1902, le produit étant tombé à fr. 24,238-35.

II, p. D. La dépense a été à peu près la même que l'année précédente.

Le 11 avril 1902, le remorqueur n° 2 a été abordé et coulé à proximité du port d'Ostende par un chalutier à vapeur. Une transaction est intervenue : l'armement de la chaloupe a payé à l'État une partie de la somme représentant le dommage subi par celui-ci.

§ 6. — POLICE MARITIME.

II, p. D. L'accroissement du mouvement de la navigation a nécessairement influé sur les recettes de la police maritime : de fr. 157,546-22 en 1901, elles sont montées, en 1902, à fr. 166,040-56, soit une plus value de fr. 8,494-34.

II, p. D. La dépense s'est élevée à fr. 108,152-58, supérieure de fr. 1,823-11 à celle de l'exercice 1901. L'augmentation résulte notamment de la création d'un emploi d'agent de la police maritime à Gand.

III.

Services divers.

§ 1^{er}. — PHARES, FANAUX ET SIGNAUX.

I, p. D. Le service de l'éclairage a occasionné une dépense supérieure de fr. 5,142-83 à celle de 1901, à raison de travaux d'entretien plus dispendieux qui ont dû être effectués au matériel flottant, ainsi qu'aux ouvrages de l'Escaut.

§ 2. — ÉCOLES DE NAVIGATION.

Le nombre des élèves ayant suivi les cours des écoles de navigation d'Anvers et d'Ostende est de 155, soit 3 de moins qu'en 1901. Il a été alloué 49 bourses et 2 demi-bourses d'études, nombre supérieur de 2 unités à celui de 1901.

Les diplômes de capacité délivrés en 1902 et 1901 se répartissent comme suit :

	1902	1901
Long cours	56	40
Cabotage	8	18
Patron-pêcheur	—	2

Le cours de navigation institué pour les pêcheurs à Nieuport a été fréquenté par 6 élèves, nombre égal à celui de 1901.

93 élèves, soit un de plus que l'année précédente, ont suivi les cours spéciaux de machines à vapeur marines rattachés aux écoles de navigation. Il a

été décerné 4 diplômes de mécanicien de 1^{re} classe de bateau à vapeur et 2 de mécanicien de 2^e classe.

La dépense pour les écoles de navigation a été ramenée de fr. 38,555-01 en 1901, à fr. 37,393-61 en 1902. II, p. D.

§ 3. — SURVEILLANCE DE LA PÊCHE DANS LA MER DU NORD ET ÉCOLE
DES MOUSSES.

La surveillance de la pêche dans la mer du Nord a été effectuée, alternativement et d'une manière presque continue, par l'avisos à vapeur *Ville d'Anvers* et le trois-mâts goélette *Ville d'Ostende*.

Les élèves de l'École des mousses d'Ostende ont pris part, par brigade de 30, aux croisières des deux bâtiments.

La dépense qui, en 1901, avait atteint le chiffre de fr. 272,298-42 a été réduite, en 1902, à fr. 219,575-40, soit une diminution de fr. 52,925-02. L'exercice 1901, comme le porte le compte-rendu de cette année, avait eu à supporter la charge d'un grand radoub du garde-pêche *Ville d'Ostende*. II, p. D.

§ 4. — SAUVETAGE.

Un bateau de pêche, échoué, a été remis à flot par le grand remorqueur; une autre chaloupe en détresse a été ramenée à Ostende par le même toueur.

Le grand remorqueur a également secouru et conduit à Ostende un paquebot qui avait reçu une avarie à la machine.

La brigade de secours de La Panne s'est embarqué le 30 juin 1902 pour porter assistance au yacht *Atmah*, échoué devant Coxyde. Le grand remorqueur ayant été demandé sur ces entrefaites, afin de renflouer le bâtiment, l'intervention de nos sauveteurs est devenue sans objet.

La dépense s'est accrue en 1902, comparativement à l'exercice précédent, de fr. 1,710-37, par suite de l'achat d'un nouveau canot de sauvetage, avec accessoires, pour la station d'Ostende. II, p. D.

IV.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. — RECETTES.

Les divers services de la marine avaient procuré, en 1901, une recette de fr. 4,879,317-49; on constate, pour 1902, une augmentation de fr. 176,878-79. II, p. D.

§ 2. — DÉPENSES.

Les dépenses, fr. 7,260,567-65 sont inférieures de fr. 645,058-68 à celles de 1901. II, p. D.

Les résultats généraux en dépenses et en recettes, pour les deux exercices, font ressortir une différence de fr. 821,937-47 en faveur de 1902. II, p. D.

N° 1. — Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette.
Comparaison des années 1902 et 1901.

	NOMBRE.			MOUVEMENT.			RECETTE.			
	ANNÉES.		Différences pour 1902.	ANNÉES.		Différences pour 1902.	ANNÉES.		Différences pour 1902.	
	1902.	1901.		1902.	1901.		1902.	1901.		
Voyageurs.	Billets simples.	1 ^{re} classe	"	"	18,979	20,605	- 1,626	170,890 50	185,789 10	-14,898 60
		2 ^e —	"	"	27,780	29,870	- 1,890	192,544 60	205,908 80	-13,464 "
	Id. pour enfants (prix réduits).	1 ^{re} classe	"	"	834	846	- 12	3,903 10	3,039 60	- 863 50
		2 ^e —	"	"	1,954	1,806	+ 148	6,830 60	6,303 50	+ 527 10
	Billets aller-retour.	1 ^{re} classe	"	"	17,444 ⁽¹⁾	17,500 ⁽¹⁾	- 56	129,883 30	130,784 75	- 901 45
		2 ^e —	"	"	26,586 ⁽¹⁾	26,802 ⁽¹⁾	- 216	148,680 "	150,040 80	-1,360 80
	Id. (prix réduits).	1 ^{re} classe	"	"	12,898 ⁽¹⁾	12,956 ⁽¹⁾	- 58	62,095 30	62,779 40	- 684 10
2 ^e —		"	"	15,322 ⁽¹⁾	17,248 ⁽¹⁾	- 1,926	53,994 50	60,754 50	- 6,760 "	
Abonnements	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Location de malles spéciales	33	34	- 1	"	"	"	210 "	200 "	+ 10 "	
Suppléments de 2 ^e à 1 ^{re} classe	48,121	52,037	- 3,916	"	"	"	120,302 50	130,092 50	- 9,790 "	
Petites cabines	1,160	870	+ 290	"	"	"	5,120 "	6,090 "	+ 970 "	
Grandes cabines	3,926	4,643	- 717	"	"	"	54,364 "	65,002 "	-10,638 "	
Cabines spéciales	97	101	- 4	"	"	"	2,716 "	2,828 "	- 112 "	
— de luxe	86	96	- 10	"	"	"	6,600 "	7,200 "	- 600 "	
Vélos	455	550	- 95	"	"	"	819 "	990 "	- 171 "	
à gages	12	19	- 7	"	"	"	61 80 ⁽³⁾	94 10 ⁽³⁾	- 32 30	
Ensemble.				121,797 ⁽²⁾	127,483 ⁽²⁾	- 5,686	962,615 40	1,018,887 05	-56,271 65	
Chevaux	79	12	+ 67	"	"	"	3,171 85	481 80	+ 2,690 05	
Chiens	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Voitures	5	6	- 1	"	"	"	401 75	482 10	- 80 35	
Finances : Groups	3,474	1,842	+ 1,632	"	"	"	1,740 80	944 20	+ 796 60	
Journaux	"	"	"	56,050 ⁽⁴⁾	55,550	+ 500	1,681 50	1,666 50	+ 15 "	
Colis postaux	de 3 kilogr. et moins	395,374	381,602	+ 13,772	1,186,122 ⁽⁴⁾	1,144,806 ⁽⁴⁾	+ 41,316	98,843 50	95,400 50	+ 3,443 "
	de 3 à 5 kilogr.	22,374	20,234	+ 2,140	67,122 ⁽⁵⁾	60,702 ⁽⁵⁾	+ 6,420	11,187 "	10,117 "	+ 1,070 "
Petits colis.	Tarif normal.	99,388	93,151	+ 6,237	298,164 ⁽⁶⁾	279,453 ⁽⁶⁾	+ 18,711	26,309 25	24,747 25	+ 1,562 "
	Express.	40,001	38,427	+ 1,574	280,028 ⁽⁵⁾	268,989 ⁽⁵⁾	+ 11,039	23,841 35	22,978 70	+ 862 65
	de plus de 10 kilogr.	"	"	"	627,633 ⁽⁶⁾	619,913 ⁽⁶⁾	+ 7,720	37,402 70	37,029 74	+ 372 96
Grande vitesse. — Poids taxé	"	"	"	625,195	608,565	+ 16,630	21,938 91	21,180 95	+ 757 96	
Tarif réduit. Service anglo-belge-suisse	"	"	"	65,760	70,885	- 5,125	1,221 "	1,315 01	- 94 01	
Dito	"	"	"	"	"	"	10,294 91 ⁽⁷⁾	9,675 75 ⁽⁷⁾	+ 619 16	
Produits extraordinaires	"	"	"	"	"	"	8,237 70	9,450 75	- 1,213 05	
Total.							1,208,887 62	1,254,357 30	-45,469 68	

(1) Dans ces chiffres, les billets aller-retour sont comptés chacun pour deux voyages.
(2) Les livrets-coupons étant valables pour un mois, et donnant la faculté de séjourner dans les principales villes comprises dans l'itinéraire déterminé par ces livrets, il s'ensuit qu'un certain nombre de ceux-ci, délivrés en décembre, n'ont été utilisés sur les paquebots de l'Etat qu'en janvier suivant.
(3) Le voyageur ayant droit au transport gratuit de 25 kilogr. de bagages, cette somme ne représente que le montant des taxes encaissées à bord ; le chemin de fer perçoit, à son profit, les taxes des bagages enregistrés directement dans les stations.
(4) Poids moyen calculé à raison de 3 kilogr. par colis.
(5) — — — — — 7 — — — —
(6) Colis taxés au poids.
(7) Convention du 1^{er} juillet 1895 (R. A. n° 2587 de l'Administration des Chemins de fer).

N^o. II — *Recettes et dépenses de la Marine. — Subdivision par service.*

Comparaison des années 1902 et 1901.

SERVICES.	1902.	1901.	Différences par 1902.				
RECETTES.							
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	1,208,887 62	1,254,557 30	— 45,669 68				
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	100,859 29	101,135 14	— 275 85				
Pilotage	3,548,086 02	3,331,158 08	+ 316,928 84				
Écluses	8,083 54	8,557 60	— 484 06				
Remorque sur la côte de Flandre	24,238 35	26,553 15	— 2,314 80				
Police maritime	166,040 56	167,546 22	+ 8,494 34				
Écoles de navigation							
Pêche maritime							
Sauvetage							
Totaux fr.	5,056,196 28	4,879,317 49	+ 176,878 79				
DÉPENSES.							
	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	739,600 59	2,371,737 47	3,111,338 06	746,545 63	3,122,693 64	3,869,239 27	— 757,901 21
Passage d'eau { la Tête-de-Flandre. entre Anvers et { le Pays de Waes.	86,488 85	64,451 62	150,940 47	72,798 39	73,049 37	145,847 76	+ 5,092 71
	26,733 86	26,803 48	53,337 34	25,665 74	36,646 45	62,312 19	— 8,974 85
Pilotage	2,922,649 62	309,410 23	3,232,059 85	2,763,983 81	304,948 33	3,068,932 14	+ 163,157 71
Phares { Éclairage et signaux fanoux et { de la côte	26,121 32	18,891 32	44,812 64	26,800 02	20,491 35	47,291 37	— 2,478 73
signaux. { Éclairage de l'Escaut.	128,631 96	38,369 25	167,001 21	125,551 93	33,827 72	159,379 65	+ 7,621 56
Remorque sur la côte de Flandre . .	52,533 64	23,488 88	76,022 52	52,647 98	23,166 84	75,814 82	+ 207 70
Police maritime	91,551 91	16,600 67	108,152 58	98,074 07	18,255 40	106,329 47	+ 1,823 11
Services spéciaux	1,000 "	3,348 84	4,348 84	1,000 "	4,579 47	5,579 47	+ 1,230 63
Écoles de navigation	25,021 58	12,372 03	37,393 61	24,667 14	13,857 87	38,525 01	— 1,161 40
Surveillance de la pêche maritime, école des mousses, etc.	159,823 98	59,549 42	219,373 40	160,027 "	112,271 42	272,298 42	— 52,925 02
Sauvetage	48,908 39	6,878 74	55,787 13	48,722 86	5,353 00	54,076 76	+ 1,710 37
Totaux fr.	4,309,065 70	2,951,501 95	7,260,567 65	4,136,454 57	3,769,171 76	7,905,626 33	— 645,058 68
Recettes totales . . fr.	5,056,196 28			4,879,317 49			+ 176,878 79
Dépenses —	7,260,567 65			7,905,626 33			— 645,058 68
Excédent { de dépenses . . . fr.	2,204,371 37			3,026,308 84			— 821,937 47
de recettes . . . fr.	"			"			"

19)

(1)

TABLE DES MATIÈRES.

PARTIE A.

CHEMINS DE FER.

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE 1^{er}.

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

	PAGES.	Annexes à consulter.
§ 1 ^{er} . Capital de premier établissement	A, 1	H et XIV de la partie A
§ 2. Capital utile au point de vue des charges financières	A, 2	I, VI et XIV »
§ 3. Compte d'exploitation	A, 2	III, V, VIII, X à XIII »
§ 4. Ressources et charges. Encaisse	A, 5	III, IV, VII, VIII, IX et XIII »
§ 5. Bilan	A, 5	I, II, III, IV, VII à XII, XXII et XXXII »
§ 6. Revenu du capital utile.	A, 7	

II. Résumé des principaux résultats statistiques.

Produits par unité de trafic en 1902 et en 1901	A, 7	
Période quinquennale 1898-1902 et année 1897	A, 8	XV, XVI et XVII
Personnel	A, 8	
Caisse de retraite et de secours des ouvriers	A, 9	

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

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

§ 1 ^{er} . Lignes en cours de construction	A, 11	
§ 2. Principaux travaux d'extension et de parachèvement des lignes en exploitation	A, 11	

Annexes à consulter.

		Situation des lignes en exploitation.		PAGES.
XVIII de la partie A,	§	1 ^{er} .	Longueur des lignes principales exploitées au 31 décembre 1902	A, 12
	§	2.	Longueur moyenne exploitée par l'État en 1902	A, 15
XIX	"	§	3. Rails	A, 15
XIX	"	§	4. Billes et traverses	A, 15
XX	"	§	5. Profil et courbes	A, 15
XX	"	§	6. Signaux	A, 16
XXI	"	§	7. Passages à niveau	A, 16
		§	8. Raccordements industriels et gares privées	A, 16
		§	9. Raccordements vicinaux et traversées vicinales	A, 17
XXII	"	§	10. Approvisionnements au 31 décembre 1902 (Service des voies et travaux)	A, 17

CHAPITRE III.**TRACTION ET MATÉRIEL.****I. Situation, parcours et utilisation du matériel. — Combustible. — Éclairage et chauffage. — Approvisionnements.**

XXIII et XXV	"	§	1 ^{er} . Matériel de traction et de transport.	A, 19
XXIV, XXVI et XXVII	"	§	2. Renouvellement et extension du matériel de traction et de transport.	A, 19
		§	5. Wagons de particuliers	A, 21
XXVIII	"	§	4. Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères	A, 21
		§	5. Nombre et parcours des trains	A, 22
		§	6. Utilisation du matériel à marchandises.	A, 22
		§	7. Temps moyen que comporte l'emploi utile d'un wagon de l'État	A, 25
XXIX	"	§	8. Achat de combustibles	A, 25
XXIX	"	§	9. Consommation de combustibles	A, 25
XXIX	"	§	10. Charbon consommé par les locomotives	A, 25
XXX et XXXI	"	§	11. Éclairage.	A, 25
		§	12. Chauffage des trains	A, 26
		§	13. Graissage.	A, 26
XXXII	"	§	14. Approvisionnements en magasin (Service de la traction et du matériel)	A, 26
			II. Améliorations et innovations introduites dans le service de la traction et du matériel	A, 27

CHAPITRE IV.**EXPLOITATION ET RECETTES.****I. Mouvement et recette.**

				PAGES.
X, XI, XXXIII et XXXIV	"	§	1 ^{er} . Voyageurs	A, 29
XXXV à XL	"	§	2. Mouvement des marchandises transportées par les lignes de l'État en 1902	A, 31

	PAGES.	Annexes à consulter.
§ 3. Ensemble du mouvement et des recettes	A, 52	X, XI et XII de la partie A.
§ 4. Produits extraordinaires	A, 53	
§ 5. Produits divers	A, 55	XI
§ 6. Réductions consenties sur les prix de transport.	A, 55	
II. Stations		
	A, 54	
III. Améliorations et innovations apportées dans le service des transports.		
§ 1 ^{er} . Camionnage	A, 55	
§ 2. Buffets et buvettes	A, 56	
§ 3. Trains de voyageurs.	A, 57	
§ 4. Trains de marchandises.	A, 59	
§ 5. Mesures diverses prises dans l'intérêt du service et du public	A, 42	
§ 6. Tarifs des voyageurs et des bagages	A, 42	
§ 7. Tarifs pour marchandises	A, 43	
IV. Accidents. — Statistique comparative.		
§ 1 ^{er} . Collisions et déraillements de trains	A, 55-55	XLI
§ 2. Accidents de personnes, attribuables aux collisions et aux déraillements de trains	A, 56	XLI et XLIII
§ 3. Accidents de personnes, dus à d'autres causes qu'à des collisions et déraillements de trains	A, 56	XLII et XLIII
§ 4. Personnes tuées depuis 1835	A, 58	XLIII
V. Contraventions		
	A, 59	

2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

Situation des lignes en exploitation.

§ 1 ^{er} . Longueur des lignes exploitées au 31 décembre 1902.	A, 61	XLIV	»
§ 2. Développement des voies ferrées	A, 62		
§ 3. Stations, haltes et points d'arrêt	A, 62	XLV	»
§ 4. Gares privées et raccordements industriels	A, 65	XLV	»
§ 5. Raccordements et traversées à niveau de lignes vicinales.	A, 65		

II.

Situation du matériel roulant	A, 64	XLVI	»
---	-------	------	---

III.

Parcours des trains	A, 65	XLVII	»
-------------------------------	-------	-------	---

IV.

Mouvement et recette des transports.

Annexes à consulter.

XLVIII	de la partie	A. § 1 ^{er} . Voyageurs	A, 66
XLVIII	»	§ 2. Bagages	A, 67
XLVIII	»	§ 3. Petites marchandises	A, 68
XLVIII	»	§ 4. Grosses marchandises	A, 68
XLVIII	»	§ 5. Finances	A, 69
XLVIII	»	§ 6. Équipages.	A, 69
XLVIII	»	§ 7. Chevaux et bestiaux	A, 69
XLVIII	»	§ 8. Produits extraordinaires	A, 70
XLVIII	»	§ 9. Récapitulation des recettes.	A, 70

V.

XLVIII	»	Dépenses d'exploitation.	A, 71
--------	---	----------------------------------	-------

VI.

XLVIII	»	Produits nets de l'exploitation.	A, 72
--------	---	--	-------

VII.

XLVIII	»	Coefficients de l'exploitation	A, 73
--------	---	--	-------

VIII.

XLVIII	»	Résultats généraux de l'exploitation.	A, 74
--------	---	---	-------

IX.

XLIX	»	Personnel.	A, 74
------	---	--------------------	-------

X.

L	»	Accidents	A, 75
---	---	---------------------	-------

XI.

		Contraventions	A, 76
--	--	--------------------------	-------

XII

		Améliorations et innovations	A, 76
--	--	--	-------

ANNEXES DE LA PARTIE A.**1^{re} SECTION.****CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.**

N ^o I.	Bilan. — Situation générale depuis l'origine jusque fin 1902	A, 86-87
II.	Compte de premier établissement de l'ensemble du réseau en exploitation et des travaux en cours d'exécution au 31 décembre 1902	A, 88-89
» III.	Compte des recettes et des dépenses de l'exploitation. Exercice 1902	A, 90-91

	PAGES.
N° IV. Compte financier. Exercice 1902. — Charges et ressources A,	90-91
V. Comparaison des dépenses de l'exploitation. Exercices 1902 et 1901 A,	92
VI. Détermination du capital utile, base des charges en 1902 A,	93
VII. Détermination des charges financières des capitaux utiles depuis l'origine jusque fin 1902. A,	94
VIII. Résultats financiers de l'exploitation des chemins de fer par l'État depuis 1855 jusque fin 1902. — Coefficient d'exploitation. A,	96-97
IX. Intérêts avec le banquier (Trésor) des soldes annuels, et en compte-courant des recettes versées au Trésor, déduction faite des dépenses liquidées par celui-ci, y compris les pensions servies à charge du budget de la dette publique et n'affectant pas le budget de l'exploitation du chemin de fer . . . A,	98-99
X. Recettes de l'exploitation du chemin de fer par nature de produits A,	100-101
XI. Produits divers encaissés par le département des finances pour compte de l'exploitation du chemin de fer A,	100-101
XII. Ensemble des recettes d'après les droits constatés . A,	100-101
XIII. Comparaison des résultats financiers annuels pendant la dernière période quinquennale (1898-1902) et la dernière année (1897) de la période précédente A,	102
XIV. Décomposition du compte de premier établissement et de parachèvement du réseau appartenant à l'État, y compris les lignes rachetées. Frais de parachèvement des lignes exploitées moyennant parts de recettes ou loyer. Période quinquennale (1898-1902) et dernière année (1897) de la période précédente A,	104-105
XV. Voies et travaux. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1898-1902) et de la dernière année (1897) de la période précédente A,	106-107
XVI. Traction et matériel. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1898-1902) et de la dernière année (1897) de la période précédente A,	108-109
XVII. Exploitation et recettes. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1898-1902) et de la dernière année (1897) de la période précédente A,	110-111
XVIII. Développement des lignes exploitées à double et à simple voie A,	112

	Pages.
N ^o XIX. Matériel fixe existant dans les voies au 31 décembre 1902 et 1901 A,	415
» XX. a. Profil et courbes des voies principales. b. Signaux de différents systèmes. A,	414
» XXI. Relevé des passages à niveau supprimés en 1902 . A,	415
» XXII. Approvisionnements dans les dépôts et à pied d'œuvre, au 31 décembre 1902.— Service des voies et travaux A,	416
XXIII. Effectif du matériel de traction et de transport. . A,	118-119
» XXIV. Situation de l'effectif du matériel roulant. Renouveaulement et extension A,	120-121
» XXV. Importance du matériel de traction en 1902 . . . A,	122
» XXVI. Situation du renouvellement des locomotives et des voitures à vapeur d'après la puissance de traction des moteurs A,	123
» XXVII. Balance de renouvellement du matériel de traction et de transport. — Valeur « argent » A,	124
» XXVIII. Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères sur le réseau de l'État. A,	125
» XXIX. Achats et consommation de combustibles. A,	126-127
» XXX. Éclairage des stations, ateliers et dépendances . . A,	128
» XXXI. Éclairage des trains au gaz riche A,	128
» XXXII. Approvisionnements et matériel en magasin. — Services de la traction et du matériel et de l'exploitation A,	129
» XXXIII. Progression annuelle du mouvement et de la recette des voyages par abonnements, y compris les abonnements de 15 jours. A,	150
» XXXIV. Mouvement et recettes des abonnements de 15 jours. A,	151
» XXXV. Mouvement général des transports de certaines marchandises, effectués par charges complètes en services intérieur et État vers État, ainsi qu'en services mixtes au départ et à l'arrivée.—Année 1902. A,	152-156
» XXXVI. Mouvement général de certaines grosses marchandises expédiées et reçues par les stations de l'État belge en relation de service international. — Année 1902 A,	157-157
» XXXVII. Mouvement des transports de marchandises en transit par la Belgique. — Année 1902 A,	158
» XXXVIII. Mouvement des transports de marchandises en transit par les lignes de l'État. — Année 1902 . . A,	160-161
» XXXIX. Mouvement général des transports de chevaux et de bestiaux, etc., effectués en services intérieur et État vers État, et en services mixtes et internationaux, au départ et à l'arrivée (tarifs directs). — Année 1902 A,	162-163
» XL. Mouvement général, en tonnes, de certaines grosses marchandises transportées pendant l'année 1902 par les chemins de fer de l'État belge A,	164-165

N° XLI. Collisions et déraillements de trains. — Accidents de personnes y relatifs. — Réseau exploité par l'État. — Années 1902 et 1901	A, 166-167
» XLII. Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des collisions et à des déraillements de trains. — Année 1902	A, 168-170
» XLIII. Dénombrement des accidents de personnes depuis 1855	A, 172-173

2° SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES

» XLIV. Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1902.	A, 174
» XLV. Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. Situation au 31 décembre 1902.	A, 175
» XLVI. Matériel roulant. Effectif au 31 décembre 1902. — Comparaison des années 1902 et 1901	A, 176
XLVII. Parcours kilométrique des trains en 1902. — Comparaison des années 1902 et 1901	A, 177
» XLVIII. Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. Exercice 1902.	A, 178-179
» XLIX. Personnel. Effectif au 31 décembre 1902. — Comparaison des années 1902 et 1901	A, 180-181
» L. Accidents survenus aux personnes. Année 1902. — Comparaison des années 1902 et 1901.	A, 182-183

PARTIE B.

POSTES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

Annexes à consulter.

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

II.

STATISTIQUES DES CORRESPONDANCES.

§ 1 ^{er} . Mouvement général	B, 4	I et III de la partie B.
§ 2. Lettres ordinaires	B, 5	III »
§ 3. Lettres recommandées	B, 6	III »
§ 4. Lettres et boîtes avec valeur déclarée	B, 6	H et III »
§ 5. Envois exprès	B, 6	III »

III.

OPÉRATIONS POUR COMPTE DE TIERS.

Annexes à consulter.		A. Mandats et bons de poste.	
II et III de la partie III.	§ 1 ^{er} .	Mandats (service intérieur)	B, 7
II et III	§ 2.	Bons de poste	B, 7
II et III	§ 3.	Mandats (service international)	B, 7
B. Effets de commerce.			
II et III	§ 1 ^{er} .	Acceptation	B, 8
II et III	§ 2.	Encaissement	B, 8
II et III		C. Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.	B, 8
II et III		D. Quittances (service intérieur)	B, 8
II et III		E. Recouvrements de valeurs avec l'étranger	B, 9
II et III		F. Abonnements aux journaux	B, 9
		G. Caisses d'épargne, de retraite et d'assurances	B, 10
II, III et VI		H. Permis de pêche	B, 11
		I. Timbrage de papiers et débit de papiers timbrés.	B, 11
		J. Paiement des allocations accordées en vertu de l'article 9 de la loi du 10 mai 1900 sur les pensions de vieillesse	B, 11

IV.

BUREAUX DE POSTE ET BOÎTES AUX LETTRES	B, 11
--	-------

V.

DISTRIBUTION ET TRANSMISSION DES CORRESPONDANCES.

§ 1 ^{er} . Service de distribution	B, 12
§ 2. Service de transmission	B, 12

VI.

PERSONNEL	B, 13
---------------------	-------

VII.

RÉSULTATS FINANCIERS.

§ 1 ^{er} . Recette	B, 13
§ 2. Dépense.	B, 13

ANNEXES DE LA PARTIE B.

№ 1. Mouvement des correspondances, d'après les moyennes fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1902	B, 16
» II. Mouvement des valeurs confiées à la poste. — Comparaison des années 1902 et 1901.	B, 18
» III. Renseignements statistiques du mouvement postal. — Comparaison des années 1902 et 1901	B, 20
» IV. Recettes postales de toutes natures. — Comparaison des années 1902 et 1901	B, 22
» V. Relevé des timbres-poste, enveloppes-lettres, enveloppes timbrées, cartes postales, cartes-lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1902 et 1901	B, 22
» VI. Relevé des permis de pêche délivrés. — Comparaison des années 1902 et 1901	B, 24

PARTIE C.**FÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.****CHAPITRE I^{er}.****TÉLÉGRAPHES.****I.****ENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.**

Relations internationales.	C, 5
------------------------------------	------

II.**STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.****§ 1^{er}. Télégrammes privés :**

a. Services réunis	C, 5
b. Service intérieur.	C, 5
c. Service international	C, 6
§ 2. Télégrammes de service	C, 6

III.**BUREAUX TÉLÉGRAPHIQUES, DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU
ET APPAREILS.**

§ 1 ^{er} . Bureaux.	C, 7
§ 2. Développement du réseau	C, 8
§ 3. Appareils en service	C, 9
§ 4. Raccordements télégraphiques privés au réseau télégra- phique de l'État (arrêté royal du 6 novembre 1882)	C, 9

IV.

PERSONNEL (télégraphes et téléphones)	C, 9
---	------

V.**RÉSULTATS FINANCIERS.**

§ 1 ^{er} . Recettes	C, 10
§ 2. Dépenses	C, 11

CHAPITRE II.**TÉLÉPHONES.****RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.**

A. Téléphonie locale	C, 14
B. Téléphonie à grande distance interne	C, 15
C. Téléphonie internationale	C, 15
Bureaux centraux téléphoniques	C, 19

ANNEXES DE LA PARTIE C.

N° 1. Répartition, par pays d'échange, des correspondances télégraphiques internationales. — Comparaison des années 1902 et 1901 C, 24

» II. Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques.—Comparaison des années 1902 et 1901. . . C, 25

» III. Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des recettes et parts téléphoniques belges pendant les exercices 1902 et 1901 C, 50

PARTIE D.

MARINE.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

§ 1^{er}. Matériel. D, 5

§ 2. Personnel D, 3

Annexes à consulter

II.

SERVICES D'EXPLOITATION.

I et II de la partie D.	§ 1 ^{er} . Paquebots entre Ostende et Douvres	D, 4
II	» § 2. Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	D, 6
II	» § 3. Passage d'eau entre Anvers et le Pays de Waes	D, 7
II	» § 4. Pilotage.	D, 7
II	» § 5. Remorque sur la côte de Flandre	D, 8
»	» § 6. Police maritime	D, 8

III.

SERVICES DIVERS.

II	» § 1 ^{er} . Phares, fanaux et signaux	D, 8
II	» § 2. Écoles de navigation	D, 8
	» § 3. Surveillance de la pêche dans la mer du nord et école des mousses.	D, 9
I	» 4. Sauvetage	D, 9

IV.

RÉSULTATS FINANCIERS.

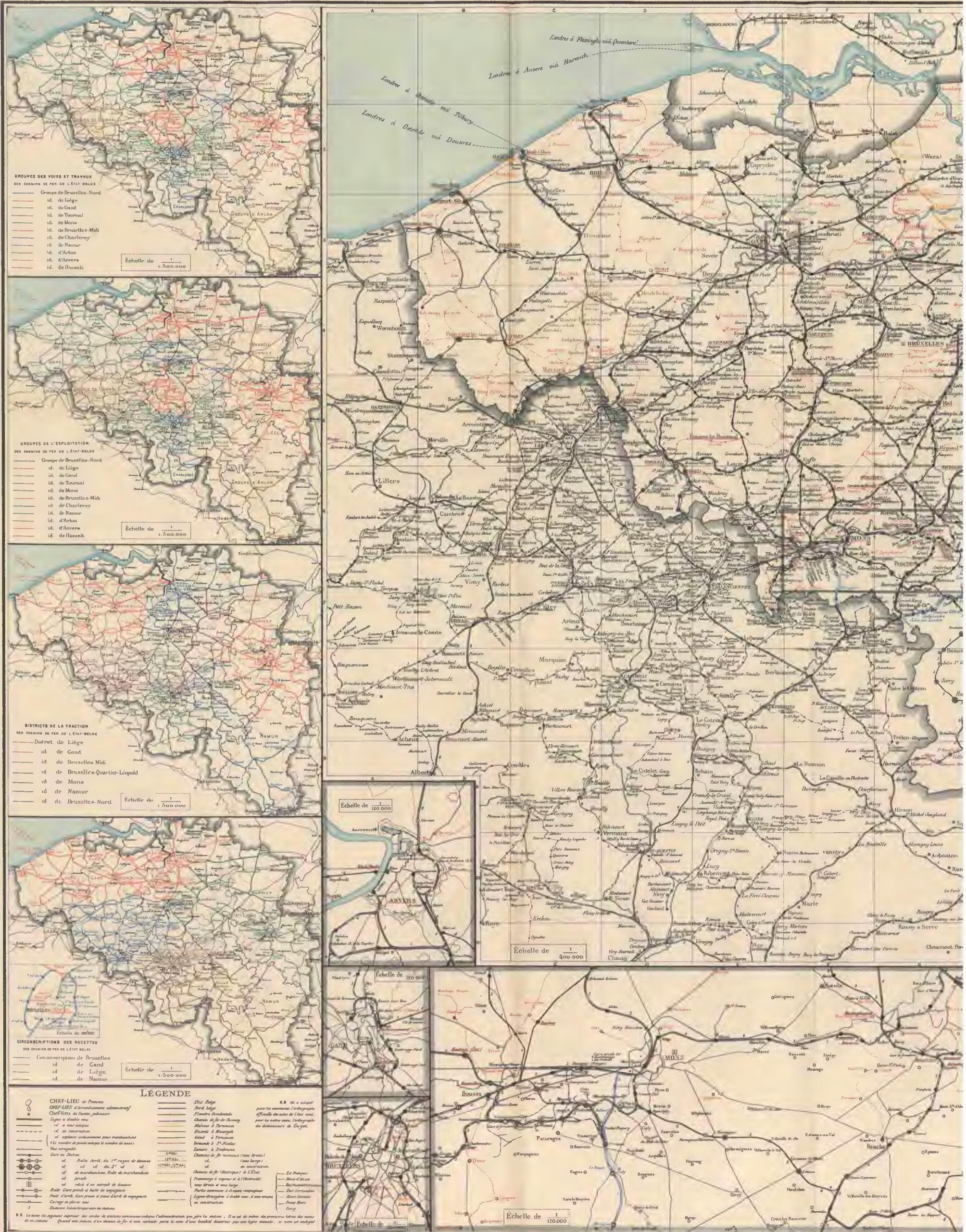
I	§ 1 ^{er} . Recettes	D, 9
	§ 2. Dépenses	D, 9

ANNEXES DE LA PARTIE D.

MARINE.

	<i>PAGES.</i>
N ^o 1. Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. Mouvement et recette. — Comparaison des années 1902 et 1904 . . .	D, 40
2. Recettes et dépenses de la marine. — Subdivision par service. — Comparaison des années 1902 et 1904 . . .	D, 44

(XII)



FER DE LA BELGIQUE

AU 31 DÉCEMBRE 1902

Administration des chemins de fer de l'État

