

(I)

(N° 252.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS

SESSION DE 1911-1912.

CHEMINS DE FER

POSTES, TÉLÉGRAPHES, TÉLÉPHONES

ET MARINE

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1911

R A P P O R T

présenté aux Chambres législatives

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



BRUXELLES

GOEMAERE, IMPRIMEUR DU ROI
RUE DE LA LIMITE, 21

1912

(11)

(111)

MESSEURS,

En exécution de l'article 6 de la loi du 1^{er} mai 1854, j'ai l'honneur de présenter aux Chambres législatives le compte rendu des opérations des chemins de fer de l'Etat pendant l'année 1911.

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, et de la direction de l'électricité, pendant le même exercice.

Le Ministre des chemins de fer, postes et télégraphes,

DE BROQUEVILLE.

(14)

(V)

PARTIE A

—

CHEMINS DE FER

(VI)

1^{re} SECTION

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT

CHAPITRE 1^{er}

I. — Situation financière

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

L'exposé de la *Situation générale du Trésor public* au 1^{er} janvier 1912, état VIII, page 192, renseigne que les capitaux engagés pour le premier établissement du chemin de fer s'élèvent à la somme de fr. 2,790,909,215 15. Les annexes nos 1 et IX en donnent la décomposition qui est résumée comme suit :

NATURE DES DÉPENSES.	AU 31 DÉCEMBRE		AUGMENTATION.
	1911.	1910.	
	Francs.	Francs.	Francs.
Premier établissement et parachèvement :			
a) des lignes construites directement par l'État.	759,145,414 55	709,608,545 55	29,551,869 02
b) des lignes construites à forfait pour compte de l'État.	178,580,465 68	177,402,748 55	977,715 15
Coût des lignes rachetées et leur parachèvement.	996,769,500 80	988,725,750 49	8,045,770 51
Parachèvement des lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts des recettes.	10,896,254 89	10 555,197 85	565,057 04
Dépendances des stations de tout le réseau (excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes, etc.).	77,582,074 54	75,686,982 29	1,695,092 05
Etudes de projets de construction de lignes : personnel, mobilier, frais de bureau, etc.	20,256,975 04	19,485,558 97	751,656 07
Matériel de traction, de transport et de camionnage; machines fixes, outillage et installations électriques des services de la traction (ateliers, dépôts, etc.) :			
a) commandé par l'État.	674,061,192 88	655,620,850 28	18,440,542 60
b) racheté aux compagnies.	94,059,558 95	94,015,142 65	24,196 50
<i>Montant du capital de premier établissement.</i>	<i>2,790,909,215 15</i>	<i>2,751,076,556 59</i>	<i>59,852,678 54</i>

Voici, par nature de dépenses, la décomposition de l'augmentation de fr. 59,832,678.54 renseignée d'autre part :

I. Lignes nouvelles :

Section de Schaerbeek à Hal et doublement des voies entre Bruxelles (Q. L.) et Watermael fr.	1,714,500 99
Section de Florennes à Jamagne	462,729 54
Bertrix vers Muno	1,055,121 83
Gand (Saint-Pierre) à Bruxelles (Midi)	2,861,151 90
Jonction Bruxelles (Nord) à Bruxelles (Midi) et gare centrale de Bruxelles	6,572,311 23
Couillet à Acoz	35,790 39
Fexhe-le-Haut-Clocher à Kinkempois	75,410 65
Stavelot à la frontière prussienne	488,159 30
Bruxelles (Midi)-Hal-Hennuyères	26,548 92
Ligne directe de Louvain vers l'Allemagne	25,822 47
Chemins de fer miniers de la Campine	47,791 43
Traitements transférés du compte d'exploitation au compte capital	573,806 15
Total fr.	13,717,124 82

II. <i>Travaux d'extension et de parachèvement du réseau exploité; excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes tournantes, réservoirs, candélabres, éclairage électrique et au gaz, etc.</i> fr.	23,907,823 93
---	---------------

III. <i>Matériaux acquis en 1911.</i> fr.	3,743,190 89
---	--------------

IV. *Matériel de traction, de transport et de camionnage; machines fixes, outillage et installations électriques des services de la traction (ateliers, dépôts, etc.), savoir :*

Locomotives fr.	6,084,036 24	}	
Tenders	216,431 72		
Voitures	6,015,035 71		
Wagons	5,331,166 48		
Matériel et outillage.	795,674 45		
			18,440,542 60

V. <i>Solde du coût du matériel de traction et de transport, de l'outillage et du mobilier repris à la Compagnie du chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas</i> . . . fr.	24,196 30
---	-----------

Ensemble. . . . fr.	59,832,678 54
---------------------	---------------

§ 2. — CAPITAL UTILE.

Le capital utile représente le coût réel du réseau *exploité* et de son armement; pour le déterminer, il faut donc déduire du capital de premier établissement s'élevant à fr. 2,790,909,215 15

1° Les sommes liquidées pour les lignes et travaux en cours d'exécution (voir p. 15 et annexe IX) fr. 125,874,025 55	}	455,915,348 56
2° Les sommes sorties de l'actif à titre d'amortissement indirect (voir annexe IX) fr. 12,059,525 21		

Ce qui fait ressortir le *capital utile* au montant de fr. 2,654,995,866 57

Ce capital s'élevait au 31 décembre 1910 à 2,612,542,287 95

L'augmentation pendant l'exercice 1911 a été de fr. 42,453,578 64

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

NATURE DES DÉPENSES.	AU 31 DÉCEMBRE		AUGMENTATION.
	1911.	1910.	
	Francs.	Francs.	Francs.
Premier établissement et parachèvement :			
a) des lignes construites directement par l'Etat	619,011,557 74	605,587,204 45	13,624,155 29
b) des lignes construites à forfait pour compte de l'Etat	178,255,858 95	177,180,990 55	1,054,868 40
Coût des lignes rachetées et leur parachèvement	995,177,280 11	985,720,642 09	7,456,658 02
Parachèvement des lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts des recettes	10,891,115 79	10,555,197 85	557,915 94
Dépendances des stations de tout le réseau (excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes, etc)	77,582,974 54	75,686,982 29	1,695,092 05
Etudes de projets de construction de lignes : personnel, mobilier, frais de bureau, etc.	20,256,975 04	19,485,558 97	751,636 07
Matériel de traction, de transport et de camionnage; machines fixes, outillage et installations électriques des services de la traction (ateliers, dépôts, etc.):			
a) commandé par l'Etat	674,061,192 88	655,620,850 28	18,440,542 60
b) racheté aux compagnies	94,059,558 95	94,015,142 65	24,196 59
Ensemble . . .	2,667,655,191 78	2,625,650,549 11	45,404,842 67
dont à déduire pour les aliénations d'immeubles, etc	12,059,525 21	11,088,061 18	951,264 05
Reste . . .	2,654,995,866 57	2,612,542,287 95	42,453,578 64

§ 3. — COMPTE APPROXIMATIF DE L'EXPLOITATION.

Le tableau ci-après donne les résultats définitifs de l'exercice 1910 et les résultats approximatifs de l'exercice 1911 :

DÉSIGNATION.	1911. (Approximatif.)	1910. (Définitif.)	Différences en 1911.
<i>Longueur moyenne exploitée</i>	4,329km. 512	4,329km. 135	+ 0km 377
	Francs	Francs.	Francs.
Recettes brutes (ann. II et II ^{bis})	315,292,407 27	508,599,833 30	+ 4,692,665 97
Produits divers (ann. II et II ^{bis})	580,247 57	807,050 51	- 516,805 14
TOTAUX. . .	515,872,744 64	500,496,885 81	+ 4,575,860 85
Dépenses d'exploitation et pensions (ann. II et II ^{bis}) .	210,645,059 »	205,072,580 08	+ 7,572,658 92
Excédent des recettes sur les dépenses	105.227,705 64	106.424,505 73	- 5,196,798 09

Les principaux facteurs de l'augmentation des dépenses d'exploitation sont :

- le développement du trafic ;
- l'accroissement du nombre de bâtiments, ouvrages d'art, etc., dépendances à entretenir ;
- la hausse du prix des matières ;
- l'amélioration de la situation du personnel ;
- l'extension du système Rowan en vue d'intéresser autant que possible les agents à la bonne marche des travaux ;
- l'augmentation du subside à la caisse des ouvriers et des charges que comportent les obligations incombant au Département en vertu de la loi du 24 décembre 1903 sur la réparation des dommages résultant des accidents du travail.

§ 4. — RESSOURCES ET CHARGES. — AVOIR.

On vient de voir que l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation s'élève à fr. 103,227,705 64

Les charges financières se montent à (*voir* ann. IV.). 102,994,442 99

L'exercice a donc laissé un boni de fr. 233,262 65

§ 5. — BILAN.

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

Actif.

Capital d'établissement au 31 décembre 1910. . . . fr. 2,731,076,536 59

Augmentation en 1911 (*voir* 2^e page) fr. 59,832,678 34

Ensemble du capital de premier établissement . . . fr. 2,790,909,215 13

Dépenses de parachèvement imputées sur les budgets de l'exploitation de 1846 à 1886. (*Voir* C. R. 1897, ann. VIII.) fr. 41,090,438 79

Recettes brutes de l'exploitation :

Au 31 décembre 1910 fr. 7,057,600,584 34 } 7,370,893,081 61

En 1911, » 313,292,497 27 }

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

Au 31 décembre 1910 fr. 41,205,559 52 } 41,785,606 89

En 1911 » 580,247 37 }

Approvisionnements en dépôt (annexes XVII et XXIX) :

Au 31 décembre 1910 fr. 55,637,925 54 } 58,877,289 66

Augmentation en 1911 » 3,239,566 12 }

Total de l'actif . . . fr. 10,243,555,632 08

Passif.

Dotation dont le trésor a disposé pour l'amortissement :

a) de la dette consolidée. fr.	315,044,927 90		
b) des capitaux correspondant à des rentes ou annuités (1) fr.			
	65,956,009 85		
Amortissements indirects fr.			42,059,525 24
Reste à amortir { de la dette consolidée "			2,068,821,588 47
{ des capitaux correspondant à des rentes ou annuités (1) fr.			551,070,363 70
			2,599,891,952 17

Ensemble égal au CAPITAL DE PREMIER ÉTABLISSEMENT. fr. 2,790,909,215 15

Charges financières du capital :

Au 31 décembre 1910 fr.	2,456,579,529 85		
Pour l'exercice 1911 (voir annexe IV).	96,490,510 25		2,552,569,640 10

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

Au 31 décembre 1910 fr.	265,520,524 57		
Pour l'exercice 1911 »	6,804,152 74		270,124,457 11

Loyer de la ligne de Spa à la frontière fr. 15,501,538 85

Quote-part du loyer de la ligne d'Anvers à Rotterdam. fr. 8,265,480 »

Dépenses d'exploitation :

Jusqu'au 31 décembre 1910. fr.	4,290,801,785 41		
Pour l'exercice 1911 »	208,561,554 »		4,499,163,139 41

Pensions des anciens fonctionnaires et employés :

Au 31 décembre 1910 fr.	26,555,459 »		
Pour l'exercice 1911 »	2,283,685 »		28,639,124 »

Total du passif fr. 10,143,170,594 58

Balance.

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

1° pour travaux de parachèvement, de 1846 à 1886. fr.	11,090,438 79		
2° pour approvisionnements en dépôt.	58,877,289 66		
B. Avoir :			100,585,237 50
au 31 décembre 1910.	50,184,246 40		
Augmentation en 1911.	253,262 65		30,417,509 05

Total égal à l'actif. fr. 10,243,555,632 08

(1) 65,956,009.85 + 551,070,363.70 = 597,006,575.55, montant des capitaux correspondant à des rentes ou annuités et dont le détail figure à la page 201 de la *Situation générale du Trésor public* au 1^{er} janvier 1912.

§ 6. — REVENU DU CAPITAL UTILE ENGAGÉ DANS LE RÉSEAU EXPLOITÉ PAR L'ÉTAT.

Capital utile engagé fin 1910	fr. 2,612,542,287 93
Moitié de la dépense entrée dans le capital utile	
en 1911 (voir § 2), $\left(\frac{42,453,578\ 64}{2}\right)$	fr. 21,226.789 52
Le capital utile moyen pour faire ressortir le revenu	
de l'année 1911 est donc de	fr. 2,633,769,077 25
ce qui établit ce revenu à	3,66 p. c.
En 1910, le revenu était de	5,87 p. c.

§ 7. — COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

Le coefficient d'exploitation, qui se déduit des recettes brutes (droits constatés) et des dépenses d'exploitation, se présente pour l'année 1911. comme il suit :

Recettes brutes de l'exploitation (ann. II ^{bis})	fr. 313,292,497 27
Produits divers (ann. II ^{bis})	fr. 380,247 37
Ensemble.	fr. 313,872,744 64
Dépenses d'exploitation y compris les pensions	
(ann. II ^{bis})	210,645,039 »

Le coefficient pour 1911 est donc de $\frac{210.645.039 \text{ »} \times 100}{313,872,744\ 64}$, soit 67.11 p. c.; il était de 65.61 p. c. en 1910. Pour les années antérieures, voir l'annexe V, colonne 16.

II. — Résumé des principaux résultats statistiques du réseau exploité directement par l'État.

EXERCICE 1911 COMPARÉ A CELUI DE 1910.

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 1911 et 1910 :

		1911. (Approximatif.)	1910 (Définitif.)
Par kilomètre exploité.	Recettes brutes	fr. 72,496 10	71,491 62
	Dépenses d'exploitation	48,653 30	46,908 30
	Recettes nettes	23,842 80	24,583 32
Par train-kilomètre.	Recettes brutes	4.0862	4.0905
	Dépenses d'exploitation	2.7222	2.6858
	Recettes nettes	1.3340	1.4065
Par locomotive-kilomètre remorquant un train.	Recettes brutes	3.4271	3.4785
	Dépenses d'exploitation	2.5000	2.2824
	Recettes nettes	1.1271	1.1961

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

		1911.	1910	
Parcours kilométrique des trains (1)	{	de voyageurs km.	44,678,517	44,076,844
		de marchandises	52,702,068	51,588,805
Parcours moyen des trains	{	de voyageurs	36.4 kil.	36.2 kil.
		de marchandises	45.2 kil.	42.5 kil.
Produit par train-kilomètre	{	de voyageurs fr.	2.4461	2.5897
		de marchandises	6.2585	6.1558

PÉRIODE QUINQUENNALE 1907-1911 ET DERNIÈRE ANNÉE DE LA PÉRIODE PRÉCÉDENTE. — Afin de faciliter les comparaisons sans devoir recourir aux différents comptes rendus, il a paru utile de grouper les principaux résultats dans des tableaux distincts par grande branche de service, savoir :

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

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

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

DÉSIGNATION DES SERVICES.	Fonctionnaires et employés.		Agréés.		Ouvriers.	
	1911	1910	1911	1910	1911	1910
Service général	124	128	56	28	85	85
Voies et Travaux	961	945	55	20	15,500	15,516
Traction et Matériel.	904	926	269	229	52,408	51,777
Exploitation	7,656	7,561	2,850	2,747	8,506	8,555
Perception des recettes et contrôle.	857	856	145	150	92	91
TOTAUX.	10,462	10,414	3,515	3,154	56,589	55,600

Ensemble en 1911.	70,564
Ensemble en 1910.	69,168
Augmentation	1,196

(1) Y compris le parcours de quelques trains étrangers sur le réseau de l'État, ainsi que le parcours des trains électriques (voir page 24).

CAISSE DES OUVRIERS. — Les données suivantes résument les opérations de l'institution pendant l'exercice 1911, comparées aux résultats de l'exercice précédent :

Recettes.

A. Afférentes aux services assurés par la caisse pour le compte du Trésor :

	1911.	1910.
1° Intérêts provenant des capitaux se rapportant aux services susdits	60,000 71	55,695 29
2° Subsidés et allocations pour le service des rentes (loi du 24 décembre 1903) :		
a. se rapportant à l'exercice précédent (complément)	4,363,882 51	561,596 52
b. se rapportant à l'exercice ⁽¹⁾	3,096,691 80	⁽²⁾ 2,226,797 01
Totaux.	<u>4 520,575 02</u>	<u>2.842.086 62</u>

B. Afférentes aux services assurés par la caisse pour son propre compte.

1° Retenues sur salaires	3,335,304 50	3,219,467 05
2° Subsidés du département des chemins de fer, etc. :		
a. se rapportant à l'exercice précédent (complément).	78,214 92	83,903 70
b. se rapportant à l'exercice ⁽¹⁾	338,481 79	⁽²⁾ 338,830 79
3° Subsidés du département de la guerre.	49,571 73	48,060 65
4° Intérêts des fonds publics	537,927 29	539,687 71
5° Dons de particuliers et produits divers.	20,018 15	11,560 60
Totaux.	<u>4,359,518 36</u>	<u>4.238.312 48</u>

(1) Les chiffres de fr. 3,096,691-80 et fr. 338,481-79, soit au total fr. 3,435,173 59
représentent :

a. la partie du subside se rapportant à 1911 encaissée pendant cet exercice. fr.	3,435,026 »
b. les sommes versées au profit de la caisse sur les allocations budgétaires concernant le service des rentes fr.	300,147 59
Total égal. . fr.	<u>3,435,173 59</u>

Le montant total du subside de 1911 est de fr. 3,295,644 »

Les allocations budgétaires pour 1911 se divisent comme suit :

a. capitaux constitutifs des rentes afférentes à cet exercice fr.	959,507 »
b. la quote part de l'État dans les honoraires des médecins soumis au régime de l'abonnement. fr.	33,457 »
Total fr.	<u>4,288,608 »</u>

La différence entre les deux totaux ci-dessus, soit fr. 853,434-41 reste à encaisser. Cette somme figure dans le chiffre porté comme créance active au bilan.

(2) Les chiffres de fr. 2,226,797-01 et 338,830-79, soit fr. 2,562,627-80 au total, représentent la partie des subsidés se rapportant à 1910 encaissée pendant cette année.

Le montant total du subside afférent à 1910 est de fr. 4,022,246-09; la différence entre ce chiffre et celui de fr. 2,562,627-80 ci-dessus, soit fr. 1,459,618-29 a été encaissée en 1911, à concurrence de fr. (4,363,882-51 + 78,214-92) = 4,442,097-43; le complément fr. 17,520-86 sera encaissé en 1912.

Dépenses.

A. Afférentes aux services assurés par la caisse pour le compte du Trésor :

	1911.	1910.
1° Pensions personnelles des ouvriers du département des chemins de fer, etc. :		
Pensions viagères . . fr.	2,742,275 88	2,551,795 08
— temporaires . . .	2,129 57	2,554 09
	2,744,405 45	2,554,149 17
2° Pensions à des agents commissionnés du chef de leurs services comme ouvriers et à leurs ayants droits du même chef . . .	64,062 38	51,088 87
3° Pensions accordées à des ouvriers par des compagnies dont les lignes ont été reprises.	54,620 28	58,017 76
4° Frais de traitement (médecins, pharmaciens, etc.), pendant les six premiers mois, des agents blessés tombant sous l'application de la loi du 24 décembre 1903 sur les accidents du travail	»	169,125 »
(1) En 1911. — Part du Trésor dans les honoraires des médecins soumis au régime de l'abonnement, pour soins donnés, pendant les six premiers mois aux agents blessés tombant sous l'application de la dite loi.	33,457 »	»
5° Rentes allouées en vertu de la loi sur les accidents du travail (2)	2,654,592 97	540,275 32
6° Secours permanents et secours à d'anciens ouvriers nécessiteux	90,426 11	77,585 11
Totaux. . fr.	5,641,564 19	5.250.239 25

B. Afférentes aux services assurés par la caisse pour son propre compte :

	1911.	1910.
1° Pensions viagères :		
Veuves d'ouvriers . . fr.	1,807,247 55	1,695,208 74
Orphelins et ascendants . . .	54,712 21	45,469 58
	1,861,959 54	1,738,678 52

(1) Depuis le 1^{er} janvier 1911, les frais de traitement, pendant les six premiers mois, des agents blessés tombant sous l'application de la loi du 24 décembre 1903, sont payés directement à charge du budget.

(2) Y compris une somme de fr. 2,450,305-43 représentant le versement à la Caisse générale d'épargne et de retraite, chargée à partir du 1^{er} janvier 1912 du service des rentes, du montant de la capitalisation au 31 décembre 1911 des rentes dues aux victimes d'accidents du travail en exécution de la loi du 24 décembre 1903.

D'autre part . . . fr.	1,861,959 54	1,758,678 52
2° Pensions temporaires :		
Veuves d'ouvriers . . .	27,525 67	25,424 07
Orphelins et ascendants . . .	714 45	996 74
	28,240 10	26,420 81
5° Secours temporaires en cas de maladie	1,657,880 66	1,375,531 43
4° Frais de traitement (médecins, pharmaciens, etc.)	650,561 18	588,850 26
5° Frais de funérailles	12,870 »	11,962 90
6° Pensions des ouvriers civils du département de la guerre	40,967 75	35,935 89
7° Frais généraux et divers	24,125 93	62,891 10
Totaux. . fr.	4,256,405 16	3,840,248 71

BALANCE.

Recettes.

	1911.	1910.
<i>A.</i> Afférentes aux services faits pour le compte du Trésor . . . fr.	4,520,575 02	2,842,086 62
<i>B.</i> Afférentes aux services faits pour le compte propre de la caisse	4,339,518 36	4,238,512 48
Ensemble. . fr.	8,880,093 38	7,080,599 10

Dépenses.

<i>A.</i> Pour compte du Trésor	5,644,564 19	3,250,239 23
<i>B.</i> — de la caisse	4,256,405 16	3,840,248 71
Ensemble . . fr.	9,897,969 35	7,090,487 94
Excédent des dépenses sur les recettes . .	1,017,875 97	10,088 84

Au 1^{er} janvier, l'avoir s'établissait comme suit :

<i>A.</i> Valeur des fonds publics en portefeuille.	16,892,855 62	16,902,924 46
<i>B.</i> Valeur des capitaux représentatifs :		
1° des annuités à payer par l'État 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 des compagnies.	2,355,786 »	2,381,074 »
2° de la valeur actuelle de la contribution supplémentaire à acquitter par les affiliés pour la validation des services dans le passé.	}	}
A reporter . . fr.	19,246,621 62	19,283,998 46

Report . . . fr.	19,246,621 62	19,283,998 46
5° de l'annuité à payer par le département de la guerre jusqu'en 1928 du chef de l'affiliation de ses ouvriers civils	513,979 »	541,148 »
C. Valeur des allocations budgétaires non encaissées à la clôture des comptes	801,511 07	1,453,481 75
Total. . . . fr.	<u>20,564,111 69</u>	<u>21,278,628 21</u>
En déduisant l'excédent des dépenses sur les recettes. fr.	1,017,875 97	10,088 84
l'avoir au 31 décembre est de. fr.	<u>19,546,235 72</u>	<u>21,268,539 37</u>

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

A. Pour pensions allouées à d'an- ciens ouvriers du Grand Central Belge, à des ouvriers de la compa- gnie de la Flandre Occidentale, à des ouvriers du département de la guerre, à d'anciens ouvriers deve- nus agents commissionnés, à des veuves, orphelins et ascendants	22,501,668 73	20,799,074 11
B. Pour pensions temporaires à des veuves, orphelins et ascendants d'ouvriers	40,964 95	39,518 58
C. Pour rentes en 1910	»	1,733,801 78
Totaux.	<u>22,542,633 68</u>	<u>22,572,594 27</u>
L'avoir constaté ci-dessus étant de.	<u>19,546,235 72</u>	<u>21,268,539 37</u>
les opérations se traduisent par un excédent de charge de	<u>2,996,397 96</u>	<u>1,303,854 90</u>

L'effectif ouvrier affilié à la caisse a été, en 1911, de 70,431. 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 1910 était de 69,062.



CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

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

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

Les dépenses liquidées en 1911 et antérieurement pour achat de terrains et travaux *en cours d'exécution* sont les suivantes :

Section de Schaerbeek à Hal et doublement des voies entre Bruxelles (Q.-L.) et Watermael	fr.	16,668,700	15
Section de Florennes à Jamagne		2,284,405	10
Ligne de Bertrix vers Munro.		13,157,620	42
Ligne de Gand (Saint-Pierre) à Bruxelles-Midi.		13,502,982	64
Jonction Bruxelles-Nord à Bruxelles-Midi et gare centrale de Bruxelles		31,659,491	23
Ligne de Couillet à Acoz.		797,598	54
Ligne de Fexhe-le-Haut-Clocher à Kinkempois.		1,240,498	69
Ligne de Stavelot à la frontière prussienne		1,115,024	26
Section de Bruxelles (Midi)-Hal-Hennuyères		275,194	73
Ligne directe de Louvain vers l'Allemagne		53,891	54
Chemins de fer miniers de la Campine		154,887	55
Matériaux destinés aux constructions nouvelles, se trouvant en dépôt au 31 décembre 1911		11,695,195	27
Total.	fr.	92,565,489	90

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

A. Travaux divers en cours d'exécution.

Les dépenses liquidées en 1911 et antérieurement pour ces travaux se résument comme il suit :

Travaux d'art	fr.	710,828	55
Bâtiments divers		2,565,521	47
Construction et aménagement de stations.		14,841,152	93
Construction et agrandissement d'ateliers, remises, etc.		1,213,742	98
Extension et amélioration des voies, etc.		11,977,487	52
Total.	fr.	51,508,533	45
Ensemble des deux paragraphes. fr.		123,874,023	55

B. Principaux travaux livrés à l'exploitation.

Il a été dépensé fr. 1,285,858 31 en 1911 pour ceux de ces travaux qui avaient déjà donné lieu antérieurement à des liquidations.

II. — Situation des lignes en exploitation.

§ 1^{er}. — LONGUEUR DES LIGNES PRINCIPALES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1911 (1).

MÈTRES COURANTS :					
		à double voie.	à simple voie.	Ensemble.	
Lignes construites	}	directement par l'État	304,725	233,686	1,038,411
		à forfait pour compte de l'État.	91,585	623,578	715,163
		Lignes rachetées par l'État.	1,095,913	1,221,159	2,317,072
		(*) Longueur des lignes appartenant à l'État.	1,992,223	2,078,423	4,070,646
		(*) Lignes exploitées par l'État, moyennant parts des recettes ou loyer	160,515	83,751	244,266
		(*) Ligne exploitée sans redevance	»	2,382	2,382
		Tronçons de voies appartenant à des compagnies et exploités en commun avec l'État	7,442	4,930	12,372
		Longueur totale exploitée (voir annexe XIII) (*).	2,160,180	2,169,488	4,329,666

Dans l'ensemble, 248^{km}.383 de voies sont affectées exclusivement au transport des marchandises.

En doublant les chiffres de la première colonne et en y additionnant ceux de la deuxième, on arrive à un développement, en voies simples, pour la circulation des trains de 6,489^{km}. 846

En ajoutant les voies d'évitement et de manœuvre 4,068^{km}. 827

L'étendue totale, en voies simples, est de 10,558^{km}. 673.

(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 2.11 p. c. de cette longueur sur celle que donne le tableau de l'annexe XIV pour les rails existant dans les voies. Cette différence, qui serait encore plus grande s'il n'était pas tenu compte, dans cette dernière longueur, des *contre-rails*, s'explique par la présence dans les voies des appareils spéciaux, c'est-à-dire les croisements, excentriques, plaques tournantes, ponts à peser, et par l'existence de joints entre les rails.

(2) Cette longueur est établie à l'écartement normal de 1^m.455 entre les bords intérieurs du champignon des rails, à l'exception, toutefois, de la ligne vicinale de Mous à Boussu dont l'écartement de la voie est de 1 mètre.

§ 2. — LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE PAR L'ÉTAT EN 1911.

La longueur effective du réseau, fin 1910, était de 4,350^{km}.296

Il a été livré à l'exploitation, en 1911, les sections suivantes :

1^{er} janvier. — Voies à marchandises vers l'Entrepôt et les nouvelles installations maritimes, à Ostende (1) 6^{km}.635

1^{er} mai. — Voies de Destelbergen à Gand (porte d'Anvers) 0^{km}.461

Ensemble 7^{km}.114

A défalquer :

1^o Par suite de la suppression :

a) d'une partie de la ligne de Bruges-Maritime à Zeebrugge (voie industrielle) 5^{km}.093

b) de l'embranchement d'Etterbeek à Bruxelles-Exposition 2^{km}.482

2^o Par suite :

a) d'une erreur de mesurage dans la longueur de la ligne de Gand à Ostende 0^{km}.159

b) de modifications secondaires. 0^{km}.010

Ensemble 7^{km}.744

Soit à défalquer de la longueur du réseau fin 1910. 0^{km}.630

Longueur effective au 31 décembre 1911 (annexe XIII). 4,329^{km}.666

Les 0^{km}.461 des voies de Destelbergen à Gand (porte d'Anvers) livrés à l'exploitation en 1911 n'ayant été exploités qu'une partie de l'année, il faut déduire au prorata du temps 0^{km}.154

La longueur *moyenne* des lignes exploitées par l'État a donc été de 4,329^{km}.512

(1) Ces voies, qui sont en exploitation depuis plusieurs années, n'ont pas figuré plus tôt dans la longueur du réseau, parce qu'elles avaient été considérées, à tort jusqu'à présent, comme voies accessoires formant dépendances d'une station.

§ 3. — RAILS.

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

<i>Acier.</i>	1911.	1910.
Voies principales. .	12,634,430	12,622,073
— accessoires .	6,113,331	5,843,132
	18,747,761	18,467,205
<i>Fer.</i>		
Voies principales. .	32,980	46,112
— accessoires .	1,351,270	1,455,327
	1,384,250	1,501,439
Ensemble. . .	20,132,011	19,968,644

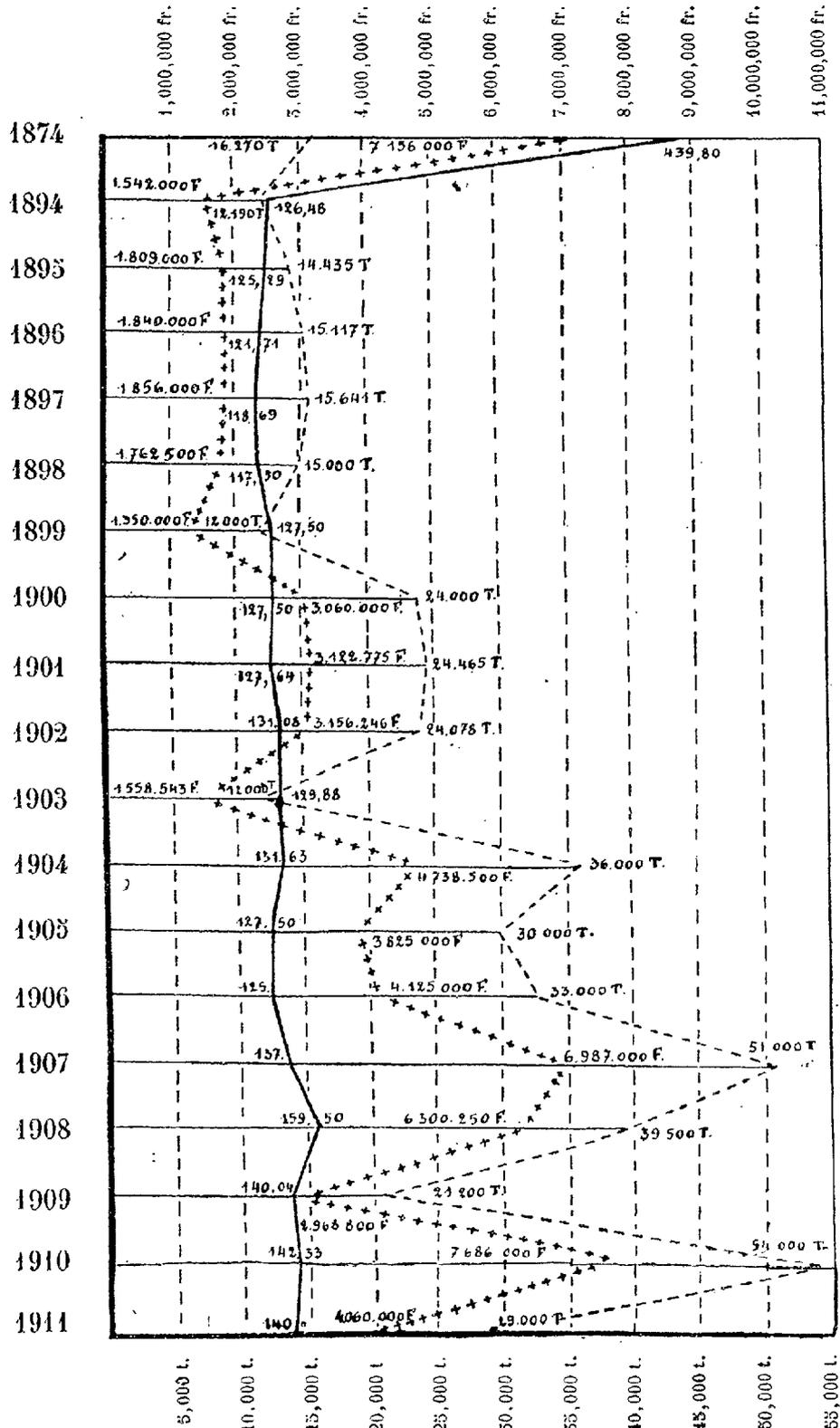
Les 12,634,430 mètres de rails d'*acier* représentent 99.74 p. c. de la totalité des rails placés dans les *voies principales*. Mais si à ce chiffre l'on ajoute les 6,113,331 mètres de *voies accessoires* en rails d'acier, la proportion de ceux-ci, par rapport à la totalité des rails en service, n'est plus que de 93.12 p. c.

Les rails d'acier *utilisés* en 1911 ont une valeur de 140 francs la tonne; ceux *utilisés* en 1910 revenaient en moyenne à fr. 142.33, soit une diminution de fr. 2.33 à la tonne.

Rails.

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

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



Pour les années antérieures à 1886, voir le diagramme de la page 24 du compte rendu de 1889, et pour celles de 1886 à 1895, voir le diagramme de la page 14 du compte rendu de 1906.

§ 4. — BILLES ET TRAVERSES.

a) *Billes en bois.*

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

		1911	1910
Chêne	voies principales	7,552,917	7,553,115
	— accessoires.	3,574,555	3,459,490
Sapin	voies principales	25,316	50,203
	— accessoires.	149,845	165,539
Hêtre	voies principales	256,125	197,105
	— accessoires	6,587	6,656
Ensemble.		11,545,159	11,192,130

Des billes en chêne et en hêtre, de dimensions diverses, ont été acquises pour 1911, aux prix indiqués ci-après :

ESSENCE.	Dimensions.			Prix.		
	LONGUEUR.	LARGEUR.	HAUTEUR.	MOYEN.	CRÉOSOTAGE.	TOTAL.
Chêne (*).	2.60	0.28	0.14	5.87	0.67	(1) 6.54
Hêtre (*).	2.60	0.28	0.14	4.62	1.92	6.54

b) *Voies métalliques.*

La longueur des voies simples sur longrines et traverses métalliques, au 31 décembre 1911, était de 117,567 mètres.
Fin 1910, cette longueur était de 123,906 —
(voir détails à l'annexe XIV).

§ 5. — PROFIL ET COURBES.

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

(1) Les billes en chêne de ces dimensions, acquises pour 1910, avaient coûté en moyenne fr. 6,47, créosotage compris.

(*) Il n'a pas été acquis de traverses de 2,60 × 0,26 × 0,15, en raison des prix élevés demandés pour cet équarrissage. L'administration a, d'ailleurs, décidé depuis de ne plus traiter pour des billes de ces dimensions, vu le poids de plus en plus lourd des moteurs circulant sur le réseau de l'État.

§ 6. — SIGNAUX.

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

§ 7. — PASSAGES A NIVEAU.

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

	1911.	1910.	Différence en 1911.
A. — Munis de barrières manœuvrées sur place et à la main	par un ou deux agents à poste fixe, selon la durée du service.	3,161	5,189 ⁽¹⁾ — 28
	par un ouvrier de station, pontonnier, garde-tranchée, etc.	149	148 + 1
B. — Munis de barrières à bascules ou roulantes, manœuvrées à distance	par un poste voisin . . .	783	788 — 5
	par une cabine Saxby . . .	168	162 + 6
C. — Ouverts et non surveillés	2,125	2,125	+ 2
Totaux . . .	6,386	6,410 ⁽¹⁾	— 24

Les 3,161 passages à niveau existant fin 1911 et dont les barrières sont manœuvrées par des agents à poste fixe, ont occupé 4,164 personnes dont 1,909 hommes et 2,255 femmes; 518 de ces passages sont gardés par un homme et une femme.

Dans l'ensemble, leur gardiennage a occasionné une dépense de 3 millions 533,470 francs.

Ces passages sont gardés comme il suit :

68 pendant . . .	12 heures.	362 pendant . . .	17 heures.
33 — . . .	13 —	308 — . . .	18 —
375 — . . .	14 —	309 — . . .	19 —
298 — . . .	15 —	62 — . . .	20 —
448 — . . .	16 —	898 — . . .	24 —

Un passage à niveau a été établi en 1911. Il en a été supprimé 25 qui sont renseignés à l'annexe XVI.

§ 8. — RACCORDEMENTS INDUSTRIELS ET GARES PRIVÉES.

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

(1) Chiffres rectifiés.

DATES DE LA SITUATION.	Raccordements industriels.	Gares privées.	Totaux.
Au 1 ^{er} janvier 1911.	1,549	91	1,440
Livrés à l'exploitation pendant l'année	50	2	52
	1,599	93	1,492
Supprimés en 1911.	16	1	17
Situation au 31 décembre 1911	1,583	92	1,475

§ 9. — RACCORDEMENTS VICINAUX ET TRAVERSÉES VICINALES.

La situation au 31 décembre 1914 et 1910 se présentait comme il suit :

	1911	1910
Lignes vicinales raccordées aux stations du réseau de l'État.	128	125
Lignes vicinales raccordées aux stations communes gérées par des compagnies.	4	4
Lignes vicinales traversant des voies de l'État et des sections communes	95	94
Lignes vicinales traversant des voies communes gérées par des compagnies	1	1

§ 10. — APPROVISIONNEMENTS AU 31 DÉCEMBRE 1914.

Il existait au 31 décembre 1914, dans les dépôts, sections et à pied d'œuvre, des matériaux neufs, de remploi et vieux pour une valeur, au prix du jour, de 23,062,167 francs, savoir (annexe XVII) :

1 ^o Matériaux en bon état (neuf et remploi) :		
Rails en acier fr.	5,089,255	»
Rails en fer.	141,564	»
Accessoires de rails	3,775,745	»
Croisements, longrines, traverses, excentriques	4,018,562	»
Billes et bois spéciaux	4,070,070	»
Disques, appareils spéciaux, plaques tournantes, pièces de rechange, etc.	2,722,754	»
2 ^o Matériaux mis hors d'usage.	2,515,756	»
Total. . . fr.	22,135,484	»
Dont à déduire la valeur des vieux matériaux vendus et restant à livrer	280,257	»
Reste. . . fr.	21,855,227	»
3 ^o Approvisionnements à la disposition des sections	1,208,940	»
Ensemble . fr.	23,062,167	»

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

(24)

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 1911 et 1910 se résume comme suit :

	1911.	1910.
	—	—
Matériel de traction (locomotives et voitures automotrices)	4,233	4,197
Voitures motrices de la ligne électrique de Mons à Boussu	16	16
Tenders indépendants	3,043	2,993
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs, y compris la partie « voiture » des voitures automotrices	10,383	10,423
Voitures motrices (partie voiture) et voitures remorquées de la ligne électrique de Mons à Boussu.	36	36
Matériel entrant dans la composition des trains de marchandises	86,362	84,681

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

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

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

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

L'entretien et le renouvellement en 1911 se résument comme suit :

	Locomotives.	Tenders (1).	Voitures automobiles.	VÉHICULES pour trains de	
				voyageurs (2)	marchandises.
Effectif au 31 décembre 1910.	4,177	4,143	36	40,393	84,681
Faits accomplis en 1911. {	20	25	4	(3) 34	(4) 213
{ Mise hors d'usage.					
{ Reste.	4,157	4,118	32	40,359	84,468
{ Renouvellement (budget ordinaire) . .	48	77	»	38	864
{ Extension (budget extraordinaire) . .	42	43	»	463	4,230
Effectif de fin 1911 (5)	4,217	4,208	32	40,560	86,562
Les achats pour premier établissement et extensions ayant été de.	4,425	4,490	78	44,336	88,002
On trouve les différences suivantes : En moins.	208	282	46	776	4,440
Il restait à mettre en service au 31 décembre 1911 :					
1° sur fonds d'extension (budget extraordinaire) . . .	55	44	»	40	2,725
2° sur fonds de renouvellement (budget ordinaire) . .	42	»	»	27	13

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

Ainsi, en ce qui concerne les locomotives, la puissance de traction tangentielle aux roues motrices accuse une balance en plus de 542,403 kilogrammes, par suite de la substitution de moteurs plus puissants à ceux retirés du service (voir annexe XXII).

La puissance moyenne des moteurs étant de 6,412 kilogrammes (voir annexe XXII), la balance en plus correspond, en réalité, à $\left(\frac{542,403}{6,412}\right) = 84$ locomotives.

Les locomotives acquises *successivement* à titre de renouvellement ont coûté 1,707,367 francs de plus que les moteurs retirés du service qu'elles ont remplacés.

Pour les voitures à voyageurs, la balance en plus correspond, fin 1911, à 5,005 places offertes, et pour les wagons à marchandises, à 85,647 $\frac{1}{2}$ tonnes de chargement.

A raison du nombre moyen de 49 places par voiture et de la capacité moyenne de 42 $\frac{1}{2}$ par wagon, cette balance équivaut à 61 voitures à voyageurs et à 6,561 wagons à marchandises.

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

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

(3) Déduction faite de 1 véhicule rentré dans les écritures pour régularisation.

(4) Déduction faite de 9 véhicules entrés par transformation, dont 5 provenant de matériel de traction et 4 provenant de wagons qui étaient affectés à des services locaux.

(5) Y compris le matériel de la ligne électrique de Mons à Boussu.

Pour les wagons spéciaux, la balance en moins, estimée en essieux, est de 94.

Les voitures à voyageurs, les wagons ordinaires et les wagons spéciaux achetés à titre de renouvellement ont coûté 8,955,647 francs de plus que les unités auxquelles ils ont été substitués.

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 accuse une balance en plus de $(1,707,567 + 8,955,647) = 10,663,014$ francs.

§ 3. — WAGONS DE PARTICULIERS.

Au 31 décembre 1910, le nombre de wagons appartenant à des particuliers, agréés par l'État et admis à circuler sur ses lignes ainsi que sur celles de ses correspondants, s'élevait à 1,493

En 1911, il en a été agréé 127, et 55 ont été retirés du service, ci 92

L'effectif au 31 décembre 1911 est donc de 1,585

se répartissant comme suit :

- 1,485 wagons-citernes;
- 50 wagons spéciaux pour transport de glaces et verreries;
- 58 wagons à haussertes;
- 1 truck pour chargement de masses indivisibles;
- 2 wagons plats dont un pour transport de locomotives à petite section et un pour transport de pierres de taille;
- 7 wagons fermés, dont 5 pour transport de meubles, 1 pour transport de bière et 1 pour transport de viande fraîche;
- 2 boîtes pour transport de chevaux.

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

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

	1911.	1910.
Remorquant des trains de voyageurs(1)	48,257,057 kil.	47,727,446 kil.
— — de marchandises	45,758,721 »	41,492,746 »
— — de route	559,927 »	652,972 »
Circulant à vide	7,554,585 »	6,910,967 »
Faisant des manœuvres	21,087,159 »	20,553,914 »
Ensemble (1)	121,157,227	117,400,045 »

(1) Non compris 11,564 kilomètres en 1911 et 16,202 kilomètres en 1910 se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal, et 494,954 kilomètres en 1911 et 495,652 kilomètres en 1910 se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

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

	En 1911.	En 1910.
Remorquant des trains de voyageurs	497,211 kil.	534,530 kil.
— — de marchandises	63,081 »	73,697 »
Circulant à vide	50,237 »	50,509 »
Faisant des manœuvres.	»	»
Ensemble	610,549 »	660,536 »

§ 3. — NOMBRE ET PARCOURS DES TRAINS.

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

		En 1911.	En 1910.	
Nombre annuel des trains de l'État	de voyageurs (1)	trains internationaux	58,915	58,200
		trains ordinaires (2)	1,067,915	1,055,795
		trains mixtes	58,651	58,687
		trains du dimanche	6,488	6,874
		trains spéciaux	13,253	13,338
			4,167,180	4,155,112
de marchandises		733,688	745,583	
de route		42,716	53,710	
Ensemble.		4,965,584	4,952,207	
Parcours kilomé- triques des trains de l'État	a) sur le réseau de l'État.	voyageurs. { trains lourds.	40,005,989	39,414,265
		voyageurs. { trains légers (5).	5,670,799	5,618,415
		marchandises	52,659,359	51,515,995
	PARCOURS PRODUCTIFS (3).		76,514,547	74,546,675
	Pour le service de la route.		558,871	652,016
	b) sur les lignes étrangères. { voyageurs		695,575	680,887
		marchandises	574,413	547,289
Parcours total des trains de l'État (5)		77,945,006	76,206,865	
Parcours kilomé- triques des trains étrangers	c) sur le réseau de l'État	voyageurs	497,211	534,530
		marchandises	62,509	74,812
	PARCOURS PRODUCTIFS		559,720	609,142
Résumé	PARCOURS PRODUCT. P. L'ÉTAT { voyageurs (5)		44,171,999	43,567,010
		marchandises	52,702,068	51,588,805
	Autres parcours.		1,628,659	1,660,192
TOTAL GÉNÉRAL (3)		78,502,726	76,816,007	

(1) En ce qui concerne les trains de voyageurs, les différences en plus sur l'exercice 1910 proviennent notamment de la création de trains nouveaux; celles en moins, pour les trains mixtes, de la transformation de certains trains de l'espèce en trains de voyageurs et trains de marchandises. Les différences en moins pour les trains du dimanche et les trains spéciaux résultent de ce qu'un bon nombre ont été organisés en 1910 à l'occasion de l'exposition de Bruxelles.

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

(3) Non compris 11,364 kilomètres en 1911 et 16,202 kilomètres en 1910 se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal, et 494,954 kilomètres en 1911 et 493,652 kilomètres en 1910 se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

§ 6. — UTILISATION DU MATÉRIEL A MARCHANDISES.

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

		En 1911.	En 1910.	Différences pour 1911.	
				Nombre.	en %.
Transports taxés.	Houille et coke.	1,534,423	1,604,918	- 70,495	- 4.39
	Autres marchandises	4,312,294	4,360,270	- 47,976	- 1.10
Transports en service.	Divers	531,543	408,345	- 77,002	- 18.85
	Combustibles	155,790	155,036	+ 754	+ 0.49
ENSEMBLE		6,534,050	6,528,769	- 194,719	- 2.98

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

		En 1911.	En 1910.
En ne tenant compte que des wagons employés	} en service intérieur	2 j 92	2 j 98
	} en services mixtes et internationaux.	8 j 76	7 j 49
En y comprenant les wagons restés sans emploi et ceux en réparation	} en service intérieur	5 j 03	3 j 08
	} en services mixtes et internationaux.	9 j 12	7 j 73

§ 8. — ACHAT DE COMBUSTIBLES.

L'importance et le coût des *fournitures* de charbons et de coke effectuées en 1911 et en 1910 pour la traction des trains, le chauffage des bureaux, salles d'attente, etc., font l'objet de l'annexe XXV.

Le prix moyen de ces combustibles (charbon gailleux, menu gras, menu maigre, menu demi-gras, briquettes, cokes divers, etc.), a été en 1911 de fr. 14.61 et en 1910 de fr. 13.80.

Les prix moyens des différents charbons pour locomotives acquis aux adjudications qui ont eu lieu de 1875 à 1911 sont renseignés au second diagramme ci-après.

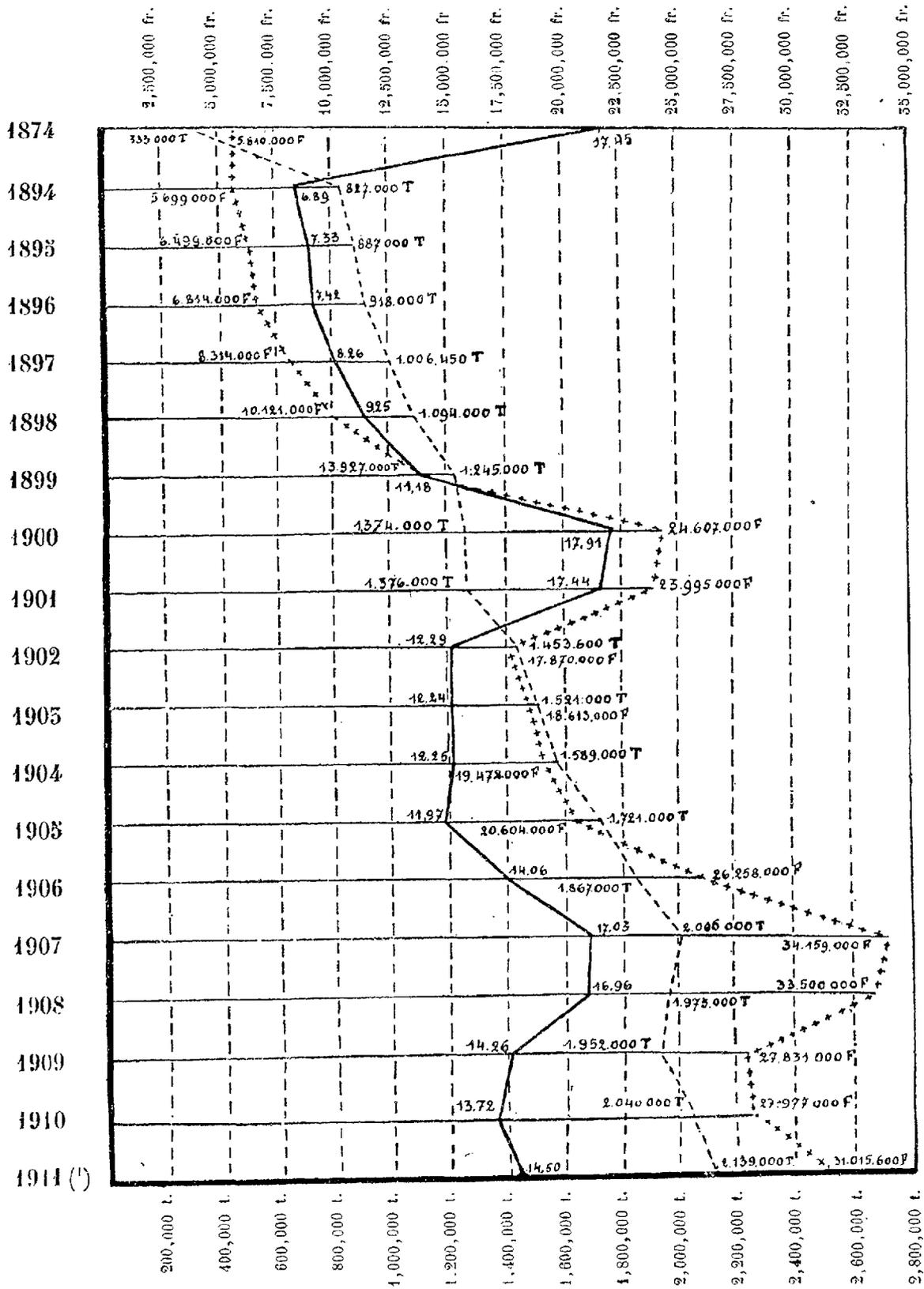
§ 9. — CONSOMMATION DE COMBUSTIBLES.

Le premier diagramme ci-contre figure les consommations de charbons, MENUS ET GAILLETEUX, de briquettes et de gailleteries (1), de 1874 et de chacune des années 1894 à 1911, 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.

Consommation de combustibles.

Quantités consommées ----- (Echelle 0^m.01 par 200,000 tonnes.)
 Sommes dépensées ++++++ (" 0^m.01 par 2,500,000 francs.)
 Prix moyen par tonne ----- (" 0^m.005 par franc.)



Pour les années antérieures à 1894, voir les comptes rendus de 1884 page 59, de 1885 page 53 et de 1904 page 26.

(1) Y compris 607,095 tonnes de briquettes correspondant à une valeur de 11,535,520 francs.

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

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

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

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

		En 1911.	En 1910.
Par train-kilomètre (1).	Quantité	25 ^k .27	24 ^k .61
	Valeur	0 ^f .566	0 ^f .536
Par locomotive-kilomètre avec train (2).	Quantité	21 ^k .29	20 ^k .87
	Valeur	0 ^f .508	0 ^f .285
Par locomotive-kilomètre avec train, à vide et en manœuvres (3).	Quantité	16 ^k .26	16 ^k .02
	Valeur	0 ^f .255	0 ^f .219

§ 11. — ÉCLAIRAGE.

Gaz. — La consommation de gaz pour l'éclairage des stations a été de 4,120,983 mètres cubes; la dépense s'est élevée à fr. 525,259 20, soit fr. 0.127 par mètre cube. (*Voir annexe XXVI.*)

Le nombre de trains éclairés au gaz riche en 1911 était de 536. Cet éclairage a coûté pour matières et main-d'œuvre de fabrication fr. 505,606 07, soit fr. 0.176 par mètre cube. (*Voir annexe XXVII.*)

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 1911.		En 1910.	
	Quantités.	Valeurs.	Quantités.	Valeurs.
Pétrole	10,069,540 litres.	F. 725,999 41	9,468,025 litres.	F. 662,761 61
Huile de colza épurée.	818,456 kilogr.	554,012 87	(4) 847,239 kilogr.	(4) 555,878 67
Torches-falots	3,723 pièces.	2,010 42	6,958 pièces.	5,260 86
Ensemble.		F. 1,282,022 70		(4) F. 1,201,901 14

(1) Kilomètre de parcours d'un train en général conduit par une ou plusieurs locomotives de l'État.

(2) Kilomètre de parcours d'une locomotive attelée à un train, comme moteur principal ou supplémentaire.

(3) Kilomètre de parcours d'une locomotive en général, avec ou sans train.

(4) Chiffres rectifiés.

L'augmentation de la consommation d'huile de pétrole est due, notamment, à l'extension du nombre des appareils et à l'amélioration générale de l'éclairage; quant à la diminution de la consommation d'huile de colza épurée, elle provient surtout de ce que des voitures allemandes ont été substituées aux voitures État Belge, éclairées à l'huile, dans les trains de la ligne de Verviers Ouest à Aix-la-Chapelle (T.).

§ 12. — CHAUFFAGE DES TRAINS.

Au 31 décembre 1911, il existait 54,756 chaufferettes pour voitures à voyageurs et 1,531 calorifères de voitures de trains légers, soit 652 chaufferettes de plus et 23 calorifères de moins qu'en 1910.

§ 15. — GRAISSAGE.

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

		En 1911.		En 1910.	
		QUANTITÉS.	VALEURS.	QUANTITÉS.	VALEURS.
		Kil.	Fr. c.	Kil.	Fr. c.
Graissage du matériel de traction.	Huiles	6,996,034	842,450 08	6,494,443	865,508 67
	Suif et graisses.	293,534	252,472 48	234,148	235,842 84
	Totaux.	7,289,562	1,064,322 56	6,778,591	1,101,351 51
Graissage des véhicules.	Huiles	(1) 644,306	485,862 49	(2) 623,560	482,473 06
Graissage des machines, appareils et excentriques dans les ateliers, stations, dépôts, économats, voies et bâtiments.	Huiles	566,859	457,426 07	521,920	456,087 86
	Suif et graisses.	20,605	46,446 35	22,393	45,966 42
	Totaux.	587,464	473,242 42	544,313	472,053 98
Ensemble.		8,521,332	1,423,427 47	7,946,464	1,455,878 55
Soit pour 1911		+ 574,868	— 32,454 38		

§ 14. — APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN.

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

(1) Non compris 155,028 kilogrammes d'huile de remploi.

(2) — 150,427 — — —

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

Locomotives. — L'administration a mis en service un certain nombre de locomotives à voyageurs du type 10 (Pacific) et de locomotives à marchandises du type 36 (Decapod) commandées pendant l'exercice précédent.

Ces machines ayant donné complète satisfaction, il en a été commandé encore 12 du premier type et 16 du second sur les budgets de 1911 et 1912.

Voitures. — L'administration a commandé du matériel tôle à bogies destiné à former une rame pour train-bloc et 2 voitures de 3^e classe à bogies pour renforcer les deux rames existantes.

Wagons. — L'essai, aux wagons à charbon de 20 tonnes avec frein à vis, d'une guérite plus spacieuse et pourvue de portes, a donné satisfaction ; en conséquence l'administration a prévu ce nouveau type de guérite pour tous les wagons de l'espèce commandés en 1911.

Elle a également adopté un nouveau fourgon pour trains de marchandises, lequel offre plus de confort au personnel et possède une plus grande puissance de freinage.

ÉCLAIRAGE.

1^o Stations.

A. *Gaz.* — L'éclairage au gaz a été étendu dans 73 stations, ateliers, etc. L'extension comporte 1,005 brûleurs (Auer et ordinaires); le nombre total des becs de gaz qui était de 26,188 fin 1910, se chiffre au 31 décembre 1911, à 23,234 (1) (voir détails, annexe XXVI).

B. *Pétrole.* — L'éclairage au pétrole au moyen de lampes belges a été étendu dans 97 stations. Il a été placé 367 appareils en extension et 3 en remplacement de lampes ancien modèle à mèche plate. 124 lampes de ce dernier modèle ont été placées en extension dans 31 stations, haltes et points d'arrêt.

155 foyers puissants à incandescence par le pétrole ont été placés en extension dans 18 stations (voir détails, annexe XXVI).

2^o Trains

A. *Gaz.* — L'éclairage au gaz par brûleurs à incandescence au moyen de manchons droits a été étendu, en 1911, dans 22 voitures de 3^e classe, 37 voitures de 2^e classe et 166 voitures mixtes de 1^{re} et 2^e classes. Le nombre de véhicules équipés de la sorte est ainsi porté à 884.

(1) En ajoutant les 1,005 brûleurs placés en extension au nombre total de brûleurs en service en 1910, on obtient 27,193 brûleurs; mais ce chiffre doit être diminué de 1,959 brûleurs par suite de la substitution dans certaines gares ou des ateliers, de l'éclairage électrique ou de l'éclairage par incandescence au pétrole à l'éclairage au gaz.

B. *Electricité.* — Fin 1911, l'administration possédait 1,615 voitures appareillées à l'éclairage électrique, savoir :

1,442 voitures au système Stone.			
161	—	—	série parallèle.
10	—	—	Aichelé.
1	—	—	Kull.
1	—	—	Vicarino.

(21)

CHAPITRE IV.
EXPLOITATION ET RECETTES.

I. — Mouvement et recette.

§ 1^{er}. — Voyageurs.

Les résultats comparatifs des transports de voyageurs, pendant les exercices 1911 et 1910, sont résumés dans le tableau suivant :

Table with columns: NOMBRE DE VOYAGEURS, Différences pour 1911, RECETTES en 1911 et en 1910, Différences pour 1911, Parcours moyen par voyage en 1911 et en 1910, Recette moyenne par voyage en 1911 et en 1910.

a) Billets simples.

Table for simple tickets showing passenger numbers and revenues for 1st, 2nd, and 3rd classes, with a total and average row.

b) Billets « aller et retour ».

Table for round-trip tickets showing passenger numbers and revenues for 1st, 2nd, and 3rd classes, with a total and average row.

c) Ensemble des billets simples et « aller et retour ».

Table combining simple and round-trip tickets, showing passenger numbers and revenues for 1st, 2nd, and 3rd classes, with a total and average row.

d) Billets à prix réduits.

Large table for reduced-price tickets, categorized by type (military, children, etc.), class, and destination (local, emigrants, etc.), with passenger numbers and revenues.

e) Résultats généraux.

Summary table showing general results, including total passenger numbers and revenues for the entire service.

(1) Sont considérés comme 1^{re} classe, les « réservés » du service intérieur.
N. B. Les billets « aller et retour » sont comptés pour deux voyages.

Du tableau qui précède, il résulte que, par rapport à 1910, l'année 1911 a produit :

Pour les billets simples	en moins . fr.	1,124,467 23
— « aller et retour »	en moins . . .	2,723,128 57
Pour l'ensemble des billets simples et « aller et retour »	en moins . fr.	3,847,595 80
Pour l'ensemble des prix réduits autres que les billets « aller et retour »	en moins . . .	1.048,160 48
Pour la totalité des transports de voyageurs	en moins . fr.	4,895.756 28 ⁽¹⁾

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

	Billets simples.	Billets « aller et retour ».	Ensemble.
		(20 p. e. de réduction.)	
Nombre.	15,954,633	32,869,916	68,804,551
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		110,168,431	110,168,431
Ensemble.		163,058,347	178,972,982

l'on constate que sur 178,972,982 voyages, 163,058,347, soit 91.10 p. e., ont été effectués à prix réduits. Cette proportion était de 90.69 p. e. en 1910.

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. 1911.	Augmentation. Nombre.
Voyages par abonnement.	1,231,112	105,696,778	104,465,666
Autres voyages	21,966,511	73,276,204	51,309,693
Ensemble.	23,197,623	178,972,982	155,775,359

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

	1911.	1910.
En première classe	100,010,766	106,652,428
En deuxième classe	705,667,758	750,811,469
En troisième classe	3,481,004,929	3,448,744,296
Ensemble.	4.286,683,453	4,306,208,193
En moins pour 1911.	19,524,740	

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

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

Recettes moyennes par voyageur embarqué.

ANNÉES.	PRODUIT MOYEN PAR VOYAGEUR.	ANNÉES.	PRODUIT MOYEN PAR VOYAGEUR.	ANNÉES.	PRODUIT MOYEN PAR VOYAGEUR.
	Fr.		Fr.		Fr.
1865 . . .	1.57	1881 . . .	0.82	1897 . . .	0.62
1866 . . .	1.15	1882 . . .	0.81	1898 . . .	0.59
1867 . . .	1.10	1883 . . .	0.79	1899 . . .	0.56
1868 . . .	1.10	1884 . . .	0.78	1900 . . .	0.551
1869 . . .	1.18	1885 . . .	0.81	1901 . . .	0.548
1870 . . .	1.14	1886 . . .	0.75	1902 . . .	0.550
1871 . . .	1.12	1887 . . .	0.74	1905 . . .	0.544
1872 . . .	0.95	1888 . . .	0.75	1904 . . .	0.544
1875 . . .	0.87	1889 . . .	0.72	1905 . . .	0.555
1874 . . .	0.84	1890 . . .	0.70	1906 . . .	0.554
1875 . . .	0.84	1891 . . .	0.68	1907 . . .	0.551
1876 . . .	0.80	1892 . . .	0.68	1908 . . .	0.546
1877 . . .	0.78	1893 . . .	0.66	1909 . . .	0.552
1878 . . .	0.76	1894 . . .	0.69	1910 . . .	0.587
1879 . . .	0.75	1895 . . .	0.66	1911 . . .	0.545
1880 . . .	0.88	1896 . . .	0.64		

Sauf quelques relèvements exceptionnels dus à des expositions, comme en 1910, à des modifications de tarifs, etc., la recette moyenne par voyageur, qui s'était légèrement relevée en 1908 et en 1909, continue à fléchir.

Ces fléchissements proviennent 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 « *aller et retour* ».

§ 2. — MOUVEMENT DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR LES LIGNES
 DE L'ÉTAT, EN 1911. — PARCOURS MOYEN.

Une statistique des transports de certaines grosses marchandises *par chargements complets*, de chevaux, bestiaux, etc., effectués par les lignes de l'État en 1911, fait l'objet des tableaux annexes XXXIII à XXXVIII. Le mouvement y est renseigné par services (intérieur, mixtes, internationaux et de transit).

Le parcours moyen d'une tonne des grosses marchandises transportées par charges complètes fait l'objet de l'annexe XXXIX.

§ 3. — ENSEMBLE DU MOUVEMENT ET DES RECETTES.

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

	MOUVEMENT.			RECETTES.			
	Unité.	1911.	1910.	Différences pour 1911.	1911.	1910.	Différences pour 1911.
Voyageurs	Voyage.	180,840,189	175,312,540	+ 5,527,649	98,219,895 57	103,109,981 66	- 4,890,086 09
Tickets d'entrée	Coupon.	3,244,816	3,360,730	- 115,914	324,481 60	336,073 "	- 11,591 40
Bagages	Quintal.	622,220	659,161	- 36,941	2,740,828 50	3,000,501 85	- 259,673 35
Petites marchandises	Id.	7,325,775	7,070,321	+ 255,454	18,392,597 04	17,656,576 75	+ 736,020 29
Grosses —	Tonne (1).	61,408,969	58,084,805	+ 3,322,164	188,024,927 54	177,349,282 08	+ 10,675,645 46
Finances	—	— (2)	— (2)	—	284,948 03	275,729 78	+ 9,218 25
Équipages	Nombre.	6,161	6,068	+ 93	204,787 36	197,688 69	+ 7,098 67
Chevaux et bestiaux	Expédition.	128,167	123,695	+ 4,472	2,917,287 53	2,839,329 20	+ 77,958 33
Produits extraordinaires	—	—	—	—	2,182,746 10	3,834,670 29	- 1,651,924 19
Ensemble					313,292,497 27	308,599,833 30	+ 4,692,663 97
Produits divers					580,247 37	897,050 51	- 316,803 14
				Totaux . . . fr.	313,872,744 64	309,496,883 81	+ 4,375,860 83

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

	1911.				1910.
	SERVICE intérieur.	SERVICES mixtes.	SERVICES internationaux.	SERVICES réunis.	SERVICES réunis.
	Sommes.	Sommes.	Sommes.	Sommes.	Sommes
Voyageurs fr.	69,089,908 93	16,620,853 32	12,509,133 32	98,219,895 57	103,109,981 66
Tickets d'entrée dans les stations	324,481 60	"	"	324,481 60	336,073 "
Bagages	1,117,671 27	59,816 03	1,653,339 20	2,740,826 50	3,000,501 85
Petites marchandises	13,035,340 62	798,412 29	4,538,844 13	18,392,597 04	17,656,576 75
Grosses —	100,991,467 93	13,086,860 22	73,946,599 39	188,024,927 54	177,349,282 08
Finances	211,472 32	32,419 27	41,056 44	284,948 03	275,729 78
Équipages	154,222 90	11,087 11	39,477 35	204,787 36	197,688 69
Chevaux et bestiaux	2,443,031 03	105,538 07	368,718 43	2,917,287 53	2,839,329 20
Produits extraordinaires	2,182,746 10	"	"	2,182,746 10	3,834,670 29
Ensemble . . . fr.	189,550,342 70	30,714,986 31	93,027,168 26	313,292,497 27	308,599,833 30
Produits divers fr.				580,247 37	897,050 51
			Total . . . fr.	313,872,744 64	309,496,883 81

(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 :

	<i>Services : intérieur,</i>	<i>mixtes,</i>	<i>internationaux.</i>
En 1910, de	61.71	9.74	28.55
Elle est, en 1911, de	60.50	9.81	29.69
Différences pour 1911.	— 1.21	+ 0.07	+ 1.14

§ 4. — PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Les produits extraordinaires se répartissent comme suit :

	En 1911	En 1910.
Garde de bagages. fr.	180,506 80.	194,904 85
Loyer des buffets.	127,805 51	120,776 26
Droit d'affichage	27,717 "	27,686 "
Remise à domicile des articles « bureau restant », 2° remise, 3° remise, etc.	85,595 80	70,210 20
Amendes pour surcharge	15,549 58	51,557 81
Formalités en douane	451,790 18	412,846 94
Dépôt et magasinage	166,659 17	159,986 69
Retard dans le chargement et le déchargement.	781,625 54	698,515 59
Location de locomotives, tenders, matériel, etc.	25,995 90	12,252 54
— de tapissières.	507 20	135 10
Déchargement d'office	35,759 86	54,157 50
Entretien et traction sur raccordements.	474,820 91	440,080 52
Redevances pour usage de quais	7,052 67	2,685 50
Location de terrains, produits des vidanges, etc.	115,654 99	101,505 25
Redevances pour utilisation du matériel de l'État sur des lignes étrangères; usage foncier de stations de l'État par des sociétés	— 451,474 40	782,024 67
Surtaxes non remboursées	1,556 56	1,552 06
Recettes diverses	(1) 157,905 05	774,617 41
Total. . fr.	2,182,746 10	5,854,670 29

§ 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 inutilés et de la vente d'herbages, de plantations, d'objets non réclamés ou hors d'usage, etc., se sont élevés (*voir annexe VII.*) à fr.

	En 1911.	En 1910.
	580,247 57	897,050 51

§ 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,

(1) Déduction faite d'une somme de 721,000 francs encaissée en 1910 à titre de valeurs de rempli et qui n'a pu être restituée au budget pour ordre qu'en 1911.

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 1911.	En 1910																								
Enfants, électeurs, militaires payants, etc. fr.	1,445,891 52	1,569,542 68																								
Ouvriers allant travailler hors frontière	212,014 55	194,120 54																								
Détenus et leurs gardiens (1)	185,925 15	188,168 85																								
Émigrants	257,907 75	501,979 61																								
Sociétaires	1,628,515 16	2,004,268 08																								
Trains de plaisir	205,940 91	513,721 43																								
Transports mili- taires en débet.	<table style="border: none; margin-left: 20px;"> <tr> <td style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">{</td> <td>Hommes</td> <td style="text-align: right;">688,523 85</td> <td style="text-align: right;">720,953 57</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Chevaux</td> <td style="text-align: right;">80,535 70</td> <td style="text-align: right;">59,474 65</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Bagages et matériel de guerre.</td> <td style="text-align: right;">122,759 58</td> <td style="text-align: right;">115,626 84</td> </tr> </table>	{	Hommes	688,523 85	720,953 57		Chevaux	80,535 70	59,474 65		Bagages et matériel de guerre.	122,759 58	115,626 84	<table style="border: none; margin-left: 20px;"> <tr> <td style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">{</td> <td>Bagages et mobiliers.</td> <td style="text-align: right;">7,182 90</td> <td style="text-align: right;">6,844 90</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Équipages et chevaux</td> <td style="text-align: right;">6,758 60</td> <td style="text-align: right;">4,645 83</td> </tr> </table>	{	Bagages et mobiliers.	7,182 90	6,844 90		Équipages et chevaux	6,758 60	4,645 83				
{	Hommes	688,523 85	720,953 57																							
	Chevaux	80,535 70	59,474 65																							
	Bagages et matériel de guerre.	122,759 58	115,626 84																							
{	Bagages et mobiliers.	7,182 90	6,844 90																							
	Équipages et chevaux	6,758 60	4,645 83																							
Transports mili- taires soldés par les intéressés	<table style="border: none; margin-left: 20px;"> <tr> <td style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">{</td> <td>départements ministériels</td> <td style="text-align: right;">54,591 10</td> <td style="text-align: right;">29,484 45</td> </tr> <tr> <td></td> <td>armée et prisons.</td> <td style="text-align: right;">156,600 95</td> <td style="text-align: right;">180,055 "</td> </tr> <tr> <td></td> <td>divers</td> <td style="text-align: right;">6,974 20</td> <td style="text-align: right;">7,765 25</td> </tr> </table>	{	départements ministériels	54,591 10	29,484 45		armée et prisons.	156,600 95	180,055 "		divers	6,974 20	7,765 25	<table style="border: none; margin-left: 20px;"> <tr> <td style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">{</td> <td>départements ministériels</td> <td style="text-align: right;">54,591 10</td> <td style="text-align: right;">29,484 45</td> </tr> <tr> <td></td> <td>armée et prisons.</td> <td style="text-align: right;">156,600 95</td> <td style="text-align: right;">180,055 "</td> </tr> <tr> <td></td> <td>divers</td> <td style="text-align: right;">6,974 20</td> <td style="text-align: right;">7,765 25</td> </tr> </table>	{	départements ministériels	54,591 10	29,484 45		armée et prisons.	156,600 95	180,055 "		divers	6,974 20	7,765 25
{	départements ministériels	54,591 10	29,484 45																							
	armée et prisons.	156,600 95	180,055 "																							
	divers	6,974 20	7,765 25																							
{	départements ministériels	54,591 10	29,484 45																							
	armée et prisons.	156,600 95	180,055 "																							
	divers	6,974 20	7,765 25																							
Ensemble. . . fr.	5,015,898 50	5,496,451 52																								

II. — Stations.

Le nombre des stations, haltes, points d'arrêt, dépendances et bureaux intérieurs, exploités par l'État, était, au 31 décembre :

	1911.	1910.	Différences en 1911.
Stations (2)	773	773	—
Haltes.	264	261	+ 3
Points d'arrêt (3)	275	270	+ 5
Dépendances	76	75	+ 1
Bureaux intérieurs de villes et bureaux auxiliaires (4).	27	28	- 1
Ensemble.	1,413	1,407	+ 6

Des modifications et additions ont été apportées aux installations ci-après :

1° Il a été créé une station portant la dénomination d'Oostacker ; par contre, celle de Gand (Waas) a été supprimée.

2° Une halte a été établie à Zellick (Hippodrome), ainsi qu'à Welkenraedt (Ouest); celles de Dolhain (Terrassements) et de Verviers (Carrières) ont été supprimées.

(1) Y compris, pour 1911, une somme de fr. 112,699.80, et pour 1910, une somme de 114,250 francs représentant les frais de transport de voitures cellulaires.

(2) Non compris les bureaux intérieurs indépendants.

(3) Non compris 19 points d'arrêt de la ligne vicinale de Mons à Boussu.

(4) Y compris 14 stations (bureaux intérieurs indépendants et le bureau belge de Douvres).

5° Des points d'arrêt ont été créés à Westveld, Tongres (Pont), Cappellenbosch, Bambrugge, Overpelt (Village), Wilryck (Molenveld), Contich (Nieuwe Lei); celui de Westveld (Champ de courses) a été supprimé et ceux de Beveren (Lys), Petit-Enghien et Fauquez ont été transformés en haltes.

4° Des dépendances ont été établies à Ostende (Entrepôt) et à Olne (gare de secours); par contre, celle de Nieuport (Dunes) a été supprimée.

5° Un bureau intérieur a été créé à Bruxelles (rue des Ursulines); ceux de Bruxelles (place de la Chapelle) et de Bruxelles (rue des Tanneurs) ont été supprimés.

*
* *

Il existe 21 stations et 1 point d'arrêt communs ou d'échange gérés par l'Etat Belge, ainsi que 16 stations (*) 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 Maldegem et Zarren, ainsi qu'à la halte de La Louvière (Bouvy).

*
* *

Les modifications ci-après ont été apportées aux dénominations de certaines stations :

Il y avait :	Il faut :
Bassily.	Bassilly.
Ecaussines.	Ecaussinnes.
Ecaussines (Carrières).	Ecaussinnes (Carrières).
Nieuwerkerken (Waas).	Nieuwerkerken (Waas).

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

§ 1^{er}. — CAMIONNAGE.

Les dépenses pour le camionnage, la remise à domicile des colis par porteurs et par la poste, et le port des avis d'arrivée se sont élevées en 1911 à fr. 2,565,807.48 contre 2,533,685.82 en 1910, soit une augmentation de fr. 30,121.56.

(*) Les stations de Herbesthal et de Trois Vierges ne sont pas comprises dans ce nombre.

Ces dépenses se détaillent comme suit :

	<u>1911</u>	<u>1910</u>
a) Camionnage (déclarations) fr.	2,013,872.98	1,997,585.09
b) Van Gend (art. 10 de la convention de 1867)	64,294.50	64,590.75
c) Remise à domicile des colis, par porteurs, à Bruxelles	42,666.90	41,026.89
d) Port à domicile des colis exprès dans les autres localités et remise d'avis d'arrivée.	218,477.85	210,168.22
e) Remise à domicile par la poste	22,494.95	20,314.87
Totaux. . . .	2,363,807.18	2,333,685.82

Un service de camionnage a été instauré à Aywaille à partir du 1^{er} juin 1911. La dépense occasionnée de ce chef s'est élevée à fr. 1,609.68.

Le surplus de l'augmentation des dépenses, comparativement à 1910, soit fr. 28,511.68 est dû au développement des services existants.

§ 2. — TRAINS DE VOYAGEURS.

De nombreuses modifications ont été apportées aux horaires des trains de voyageurs en vue d'améliorer leur marche, d'établir de nouvelles correspondances, etc.

Bon nombre de trains nouveaux ont, en outre, été organisés afin de satisfaire aux exigences du public et pour répondre aux besoins du trafic, tant en service intérieur qu'en service international.

En ce qui concerne le service intérieur, les améliorations ci-après sont à mentionner spécialement :

1^{er} mai.

Création d'un train direct entre Courtrai et Bruxelles et retour.

Création d'un train direct entre Tournai et Charleroy et retour.

Création d'un train direct entre Maestricht et Bruxelles et retour.

1^{er} juin.

Accélération des relations établies pendant l'été entre Bruxelles et Adinkerke-Panne/Nieuport, moyennant, notamment, la suppression de l'entrée à Gand (Sud) des trains directs desservant ces relations et le dédoublement de ces trains entre Bruxelles et Gand.

1^{er} juillet.

Création de quatre trains directs, deux dans chaque sens, entre Anvers (Sud) et Charleroy (Sud).

Création de quatre trains directs, deux dans chaque sens, entre Liège (Guillemins) et Jemelle, en coïncidence dans cette dernière station avec des trains internationaux de la ligne du Luxembourg.

Création d'un train semi-direct entre Hasselt et Liège (Guillemins) et retour.

*
* *

Les principales améliorations introduites dans le service international sont les suivantes :

1^{er} mai.

Le train de luxe Ostende-Vienne-Express, qui circulait déjà journellement entre Ostende et Budapest, a été prolongé, quatre fois par semaine au lieu de trois, jusqu'à Constantinople via Sofia, et trois fois par semaine au lieu de deux, sur Bucharest et Constanza, avec correspondance par bateau pour Constantinople.

De même, en sens inverse, les départs de Constantinople ont lieu actuellement quatre fois par semaine via Sofia, et trois fois par semaine via Constanza-Bucharest.

Par suite de modifications réalisées sur les réseaux de l'Alsace-Lorraine et de l'Est français, de nouvelles relations ont été établies :

1^o Entre Strasbourg (départ 7 $\frac{1}{4}$ heures 38 matin) et Bruxelles (Nord) (arrivée à 13 heures 22);

2^o entre la Belgique et Nancy via Metz (départ d'Ostende (Quai) à 3 heures 42 et de Bruxelles (Nord) à 6 heures 8; arrivée à Nancy à 1 heure 39 soir.

Des services nouveaux de voitures directes ont été organisés :

1^o entre Ostende et Milan, avec retour de Gênes, voiture de 1^{re} et 2^e classe, dans les trains n^{os} 2 et 1 (départ d'Ostende (Quai) à 16 heures 20, de Gênes à 11 heures);

2^o entre Bruxelles, Stuttgart et Munich, avec retour d'Appenweier, voitures des 3 classes, dans les trains n^{os} 1234 et 1243 (départ de Bruxelles (Nord) à 12 heures 10, d'Appenweier à 10 heures 10 matin);

3^o entre Bruxelles et Bâle, voiture de 3 classes, dans le train n^o 12 partant de Bruxelles (Nord) à 8 heures 10.

1^{er} octobre.

Les relations entre Londres et la Belgique, tant via Ostende que via Calais et Boulogne, ont été améliorées et facilitées.

Le train qui, chaque été, partait de Douvres pour Londres à 7 heures 55 soir avec la correspondance du bateau quittant Ostende (Quai) à 13 heures 30, a été maintenu pendant l'hiver.

Il en est de même du train qui, chaque été, conduisait directement à Bruxelles la correspondance partie de Londres via Calais à 11 heures du matin.

En outre, les voyageurs de 3^e classe pour la Belgique et vice versa ont été admis à faire usage des trains ci-après :

- a) départ de Londres pour Douvres et Folkestone à 2 heures 20 soir;
- b) départ de Douvres pour Londres à 7 heures 55 soir;
- c) départ de Folkestone pour Londres à 9 heures 5 soir.

§ 3. — TRAINS DE MARCHANDISES.

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

a) *Ligne du Luxembourg.*

La remorque en triple traction a été appliquée à quatre trains circulant précédemment en double traction sur le parcours de Schaerbeek à Arlon et vice versa, et à cinq trains nouveaux d'Arlon vers le bassin de Liège et vice versa; elle a, en outre, été autorisée pour la traction de tous les trains extraordinaires circulant sur la ligne du Luxembourg.

b) *Ligne de la Basse-Sambre.*

Dix trains de marchandises ont été détournés via Luttre-Jumet-Brûlotte-Châtelineau-Châtelet à la décharge de la ligne de Luttre-Charleroy (Sud)-Châtelineau-Châtelet.

Trois trains de marchandises ont été détournés via Marchienne-au-Pont-Piéton-La Louvière à la décharge de la ligne de Marchienne-au-Pont-Luttre-Manage.

Trois trains de marchandises d'Aiseau et de Tamines à Montignies (Formation) ont été détournés via Lambusart sur la gare de Fleurus qui assure actuellement, à la décharge de Montignies (Formation), la réexpédition des wagons entrant dans leur composition.

Deux trains du bassin de Mons, l'un pour Lodelinsart, l'autre pour Châtelineau-Châtelet, ont été détournés : le premier, sur Gilly-Sart-Allet à partir de Luttre; le second, sur Fleurus à partir de Monceau par la voie industrielle de Monceau-Dampremy (Charbonnages); leur retour vers les points de départ a été modifié de façon à leur faire suivre la voie de Jumet-Brûlotte et de Dampremy (Charbonnages) et à leur faire éviter l'emprunt de la ligne de la Basse-Sambre.

Deux trains ont été dirigés via Couillet-Montignies-Hauchies-Jamioux à la décharge de la voie de Charleroy-La Sambre-Jamioux.

Des transports correspondant à la charge de deux trains dans chaque sens ont été dirigés via Maestricht-Aerschot-Lodelinsart à la décharge de la ligne de Welkenraedt à Châtelineau-Châtelet via Namur.

Vingt parcours de trains à vide ou de machines seules ont été supprimés sur différentes sections.

Un service direct de Ronet à Luttre via Jumet-Brûlotte et trois nouveaux services directs de Le Vieux Campinaire (Formation), de Ronet et d'Aerschot à Saint-Martin ont été organisés, le premier, pour supprimer des escales à Châtelineau-Châtelet, les autres, pour en éviter à Charleroy (Sud) et à Marcienne.

Grâce à ces améliorations, le service a fonctionné sur la ligne de la Basse-Sambre d'une façon très satisfaisante pendant l'hiver 1911-1912.

Aussi de nouvelles mesures de dégagement seront-elles encore réalisées au cours de cette année en vue de donner au service des trains l'élasticité nécessaire pour faire face à l'accroissement du trafic dans les meilleures conditions possibles.

c) *Ligne de Bruxelles (Midi) à Braine-le-Comte.*

Trois trains de marchandises ont été détournés via Ecaussinnes-Clabecq à la décharge de la ligne de Braine-le-Comte à Lembeek (Halle).

d) *Ligne de Louvain à Maestricht et de Liège à Achel.*

Des services directs ont été organisés :

- un de Dampremy (Charbonnages) à Maestricht,
 - un de Couillet-Montignies (Roctiau) à Maestricht,
 - deux de Louvain à Maestricht,
 - deux de Liers à Achel et vice versa,
- en vue de dégager les gares d'Aerschot et de Hasselt.

En outre, onze trains de marchandises d'Anvers vers le bassin de Liège et vice versa ont été acheminés par la courbe nouvelle Beggijnendijk-Langdorp en vue d'éviter leur rebroussement à Aerschot.

e) *Ligne de la Vesdre.*

La mise en service de la gare de secours d'Olne a permis de régulariser, dans une certaine mesure, le débit de la ligne de la Vesdre et d'atténuer les difficultés considérables éprouvées pendant l'hiver 1910-1911.

Cependant, la circulation des trains de marchandises y est toujours très difficile, tant à cause de l'extension considérable du trafic que de la circulation intense qui s'y effectue.

f) *Sur toutes les lignes.*

De nombreuses modifications d'horaires et d'itinéraires ont été réalisées en vue de réduire le nombre et la durée des escales dans les gares de formation, et de tirer parti de parcours de machines seules jusque là improductifs.

En outre, des trains nouveaux, locaux, directs ou omnibus, suivant les circonstances, ont été créés sur les lignes où l'accroissement des transports en nécessitait la mise en marche.

g) *Trains de charbon.*

Une organisation nouvelle a été prévue, d'accord avec les administrations voisines des chemins de fer de l'État, pour faire face aux transports exceptionnels de charbon à effectuer entre l'Allemagne, la France et la Belgique, en cas de nécessité.

h) *Service de nuit.*

Le service de nuit a été organisé sur les lignes de :

Luttre à Châtelineau-Châtelet via Jumet-Brûlotte, — Gilly-Sart-Allet à Le Vieux Campinaire, — Angleur à Marloie ;

ainsi que dans les stations et haltes de Gosselies, Jumet-Brûlotte, Gilly-Sart-Allet, Le Vieux-Campinaire, Poulseur, Rivage, Hamoir, Bomal, Melreux, Croix-Rouge, Sainte-Marie, Anseremme, Hatrival, Havré-Ville, Berzée, Cerfontaine, Mariembourg, Neuville (Sud), Olloy, Silenrieux, Treignes, Vierves, Gand (Nouveau-Bassin).

i) *Parcours kilométrique.*

Le parcours kilométrique des trains de marchandises n'a pas augmenté proportionnellement à l'accroissement des recettes y relatives; celles-ci ont, en effet, subi en 1911 une augmentation de 4.9 p. c. par rapport à 1910, alors que le parcours kilométrique ne s'est élevé que de 3.6 p. c.

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

Comme les années précédentes, de nouvelles mesures ont été prises, au cours de l'année 1911, dans le but :

1° d'assurer le transport des marchandises en général avec plus de célérité et de régularité, notamment des expéditions de détail, de chevaux, de bétail, de gibier, de volaille, de poissons, de moules, de crustacés, de pigeons voyageurs, de denrées alimentaires, de fruits, de légumes, de viandes, de lait, de fromages, d'œufs, de vendanges, de bière, de levures, de laines, de plantes, de fleurs, de dépêches postales, de journaux, etc.;

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

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

4° d'améliorer les conditions de réexpédition de certaines stations frontières, après accomplissement des formalités en douane, des marchandises en provenance de l'étranger;

5° de faciliter l'exportation des produits nationaux par l'accélération des transports vers l'étranger;

6° de dégager autant que possible les trains de voyageurs du transport des marchandises;

7° de mieux garantir la sécurité du transport et du séjour dans les stations des produits explosifs.

*
* * *

Au cours des années 1908 à 1911, il a été procédé à l'essai de barrières mobiles dites du « système allemand », destinées à remplacer les barrières roulantes actuellement en usage aux wagons affectés aux transports du petit bétail.

Cet essai ayant fait découvrir certains inconvénients, il est recherché quelles sont les modifications qu'il y aurait lieu d'apporter aux susdites barrières mobiles, en vue de rendre celles-ci d'un usage pratique.

*
* * *

Au cours de l'année 1911, l'interdiction au transport par chemin de fer a été appliquée à une nouvelle publication présentant un caractère pornographique.

§ 5. — MESURES PRISES DANS L'INTÉRÊT DU PERSONNEL DES TRAINS.

Une extension de 45 chefs-gardes et de 25 gardes a été accordée pour permettre de réduire la durée des vacances de certains services du personnel des trains.

§ 6. — TARIFS DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES.

a) *Services intérieur et mixtes.*

Publication d'un premier supplément aux conditions réglementaires pour le transport des voyageurs et des bagages en services intérieur et mixtes : fixation d'une taxe nouvelle à percevoir pour l'utilisation d'une voiture « réservé », à 4 essieux, pour malades.

Autorisation donnée à la légation de Roumanie d'émettre, en faveur des indigents roumains à rapatrier, des bons pour l'obtention de billets à prix réduit à destination du point frontière belge.

Autorisation donnée aux ouvriers porteurs de billets d'abonnement à un voyage aller et retour hebdomadaire d'effectuer leur retour avant le samedi, lorsque le travail pour lequel ils sont occupés depuis plusieurs semaines vient à se terminer dans le courant de l'une d'elles.

Admission des conducteurs de tramways au bénéfice du tarif d'abonnements hebdomadaires pour ouvriers.

Octroi de la réduction de 50 p. c. sur le prix des billets simples aux officiers de réserve et aux membres du personnel permanent de la juridiction militaire.

Extension à tout le personnel du département des chemins de fer, postes et télégraphes des facilités, en matière d'abonnements, dont profitait seul le personnel de l'administration des chemins de fer.

b) *Services internationaux.*

Publication :

1° d'un 2° supplément au tarif entre la Belgique et l'Allemagne via Bleyberg, Esschen, Gouvy, Hamont, Herbesthal, Lanaeken et Sterpenich ;

2° d'un nouveau tarif anglo-belge et d'un supplément à ce tarif ;

3° d'un 2° supplément au tarif entre l'Angleterre, la France et la Belgique, d'une part, et la Russie, d'autre part, via Herbesthal, Wirballen, Alexandrovo, Kalisch et Kattowitz ;

4° d'une nouvelle édition des tarifs spéciaux des voyages circulaires (fascicules 1 et 2) et d'un 1^{er} supplément à ce dernier fascicule ;

5° d'un nouveau tarif et d'un supplément à ce tarif, entre la Belgique, les Pays-Bas et l'Angleterre, d'une part, et l'Italie, d'autre part, par les routes de Sterpenich-Gothard et Simplon ;

6° d'un tarif spécial pour le transport des émigrants et de leurs bagages de Bâle à Anvers et à Rotterdam via Delle-Athus;

7° d'un 2° et d'un 3° supplément au tarif entre la Belgique, les Pays-Bas et l'Angleterre, d'une part, et la Suisse, d'autre part, par les routes de Gouvy et de Sterpenich.

§ 7. — TARIFS POUR MARCHANDISES.

a) Services intérieur et mixtes.

Conditions réglementaires.

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

Classification générale des marchandises.

- | | |
|-----------------------|---|
| 21 février. | Admission des <i>cercles en bois</i> , au tarif spécial n° 9. |
| 13 mars. | Classification des <i>racines de salsifis fraîches</i> , à la 4 ^e classe. |
| 10 avril. | Classification de l' <i>acide butyrique</i> et de l' <i>acide propionique</i> , à la 2 ^e classe et au tarif spécial n° 9. |
| — | Déclassement des <i>bourres de poils d'animaux ni nettoyées ni lavées, en sacs, caisses ou tonneaux</i> , de la 2 ^e à la 3 ^e classe. |
| — | Admission des <i>bourres de poils d'animaux nettoyées ou lavées</i> , aux tarifs spéciaux n°s 6, 8, 17 et 18. |
| — | Admission du <i>superphosphate de chaux (simple) dosant au maximum 18 p. c. d'acide phosphorique</i> , au tarif spécial n° 2. |
| 1 ^{er} août. | Admission au tarif spécial n° 12 des <i>briques et autres pièces réfractaires de revêtement à base de magnésite ou de bauxite, pour fours, hauts-fourneaux, verreries, etc.</i> |
| — | Déclassement des <i>briques et autres pièces réfractaires non dénommées, à base d'argile ou de silice, pour fours, hauts-fourneaux, verreries, etc., d'un poids de 100 kilogrammes et moins</i> , de la 3 ^e classe et du tarif spécial n° 12 à la 4 ^e classe et au tarif spécial n° 5. |
| — | Admission au tarif spécial n° 12 des <i>carreaux réfractaires à base d'argile ou de silice, d'un poids de plus de 100 kilogrammes</i> . |
| — | Déclassement des <i>dalles réfractaires à base d'argile ou de silice, des pierres pour fours à étendre le verre (pierres d'étenderies)</i> ainsi que des <i>pièces réfractaires non dénommées à base d'argile ou de silice, d'un poids de 100 kilogrammes et moins</i> , de la 3 ^e classe et du tarif spécial n° 12 à la 4 ^e classe et au tarif spécial n° 5. |
| 10 août. | Admission au tarif spécial n° 30 du <i>sulfate de fer</i> . |
| 8 septembre. | Admission au tarif spécial n° 30 des <i>bâtes de grains ou de graines</i> . |

- 15 septembre. Classification des *dosses*, à la 4^e classe.
- Admission aux tarifs spéciaux n^{os} 2 et 41 du *tar-macadam* (*pierrailles, sable ou laitier goudronnés pour routes*) en vrac en wagons découverts et non bâchés ou en sacs, chargés dans des wagons bâchés au moyen de bâches louées ou appartenant à l'expéditeur.
- Classification des *panneaux en bois pour caisses d'emballage*, à la 3^e classe.
- 15 novembre. Classification des *vieux poteaux mis hors d'usage par suite d'usure*, à la 4^e classe.
- 1^{er} décembre. Classification du *nitrate de chaux*, à la 4^e classe et au tarif spécial n^o 62.
- 15 décembre. Pendant la période du 15 décembre au 14 juin 1912 inclus :
- 1^o Application des prix et conditions du tarif spécial n^o 37 aux *pulpes de betteraves fraîches et séchées, aux drèches humides et sèches et aux résidus de distillerie (vinasses)* expédiés, en services intérieur et mixtes, par quantités de 10,000 kilogrammes au minimum ou payant pour ce poids et destinés à la consommation en Belgique ;
- 2^o Application des prix et conditions du tarif spécial n^o 36 aux *tourteaux*, à la *paille* et au *foin* expédiés, en services intérieur et mixtes, par quantités de 10,000 kilogrammes au minimum ou payant pour ce poids et destinés à la consommation en Belgique.

Tarifs spéciaux.

Tarif spécial n^o 13.

- 26 juin. Extension du tarif aux points tarifés de Gand (Canal de Terneuzen) et La Louvière (Bouvy) et à la gare de Gougnyes.
- 20 juillet. Extension du tarif à la gare de Bascoup.
- 18 septembre. Extension du tarif à la gare de Gerpinnes.
- 18 novembre. Extension du tarif à la gare de Diest.

Tarif spécial n^o 22.

- 28 août. Extension du tarif à la gare d'Aiseau et au point tarifé de Dampremy (Charbonnages) (Puits Piche et Campagne de Sacré-Madame.)
- 8 septembre. Extension du tarif au point tarifé de Jumet-Brûlotte (Charbonnages du Centre de Jumet).

Tarif spécial n^o 26.

- 20 janvier. Extension du tarif à la relation Namèche à Couillet-Montignies (Roctiau).

Tarif spécial n° 51.

5 juin. Extension du tarif à la gare de Gand (Nouveau Bassin).

Tarif spécial n° 58.

4 septembre. Extension du tarif aux relations entre les stations de la ligne de Visé à Liège (Longdoz) d'une part, et, d'autre part, les autres stations du réseau et celles des chemins de fer de Maeseyck, de Malines à Terneuzen et de Gand à Terneuzen, établies en service commun avec le chemin de fer Nord-Belge, en transit par les sections de Liège (Longdoz) à Kin-kempeois ou de Liège (Longdoz) à la courbe de Val-Benoit.

Tarifs exceptionnels provisoires.

Tarif exceptionnel provisoire n° 42.

5 septembre. Extension du tarif aux relations avec Liège (Longdoz) et Seraing (Espérance) (Hauts-fourneaux.)

Tarif exceptionnel provisoire n° 85

1^{er} août. Création d'un tarif applicable, *par voie de détail*, aux transports de *macadam* à effectuer par chargement d'au moins 160,000 kilogrammes au départ de Bierghes, Lessines, Lessines (Carrières), Quenast et Quenast (Carrières) et destinés à l'embarquement à Charleroi (transbordement) et à Mons (Bassin).

Tarif exceptionnel provisoire n° 86.

5 août. 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 Kessel.

* * *

15 septembre. Le minimum de tonnage exigé pour l'application des tarifs spéciaux n°s 2 (littéras *b* et *c*), 16, 20 (2^e catégorie du littéra *A*), 23 (barèmes *G* et *K*), 24 (barèmes *G* et *K*), 28, 26, 37 (2^e), 39, 41 et 43 et du tarif exceptionnel provisoire n° 31 (littéra *b*), en vigueur en services intérieur et mixtes belges, est porté à 60,000 kilogrammes.

 Pour les transports effectués aux prix des tarifs spéciaux et exceptionnel cités ci-dessus, ainsi que pour les expéditions à taxer aux prix des tarifs spéciaux n°s 4 (2^e catégorie) et 27, des services intérieur et mixtes belges, il doit être employé exclusivement des wagons de 20 tonnes. Le che-

min de fer se réserve toutefois la faculté de mettre, s'il le juge convenir, des wagons d'un autre tonnage à la disposition des expéditeurs.

1^{er} novembre. La taxe d'enregistrement des transports, effectués en services intérieur et mixtes belges, est portée de fr. 0.20 à fr. 0.50 par expédition effectuée en petite vitesse.

b) SERVICES INTERNATIONAUX.

Service belge-néerlandais.

Conditions réglementaires.

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

Classification des marchandises.

15 février. Classification des *dalles en béton comprimé*, à la 4^e section.

26 avril. Classification du *Dividivi en cosses* et du *Feldspath en poudre*, à la 3^e section.

Tarifs spéciaux.

Tarif spécial n^o XII.

16 janvier. Extension du tarif aux gares de Scheveningue, (Kurhaus) et Scheveningue (Duinstraat).

Tarif spécial n^o XV.

15 novembre. Extension du tarif à la relation Anvers-Reuver.

Tarif spécial n^o XXIV.

30 janvier. Extension du tarif aux gares de Deventer, Sneek, Zutphen, Enschedé, Hengelo et Oldenzaal.

15 mars. Extension du tarif à la gare de Zwolle.

*
* *

15 novembre. La taxe d'enregistrement des transports est portée de fr. 0.20 à fr. 0.50 par expédition.

SERVICES BELGES-ALLEMANDS ET BELGES-LUXEMBOURGEOIS.

Classification générale des marchandises.

1^{er} janvier. Admission au transport en wagons-citernes et autres wagons-réservoirs des marchandises ci-après :

Acides gras obtenus par la décomposition d'huiles végétales ; chlorite de sulfuryle ; nitrotoluol ; lessive-mère concentrée provenant de la fabrication de la cellulose sulfitée.

- 1^{er} janvier. Extension du tarif spécial de petite vitesse par charges incomplètes aux articles suivants :
- Crevettes séchées et carapaces de crevettes, même broyées ou moulues; feuilles et fils de nickel et d'alliages de nickel; litharge (oxyde de plomb).*
- Introduction des nouveaux produits ci-après : *Extrait de manglier* (tarif exceptionnel n° 1); *alun à base de soude* en cas d'exportation par les ports de mer belges ou Terneuzen vers d'autres pays que l'Allemagne et vers les colonies allemandes (tarif spécial I); *colle fabriquée au moyen de cadavres d'animaux; déchets de laine servant au nettoyage* (tarif spécial II); *acide muriatique ferrugineux provenant du mordantage d'objets en fer; crevettes séchées et carapaces de crevettes, même broyées et moulues; creusets pour verreries et autres usages (avec couvercles et supports); résidus du nettoyage des graines de betteraves (débris de feuilles et de tiges, et petites graines), écrasés, broyés ou moulus; nids artificiels* (tarif exceptionnel n° 4); *boue de manganèse (résidu de la fabrication d'hypermanganate de potasse); escarbilles et fraïsil retiré des boîtes à fumée; gazons et mottes d'écobuage provenant de bruyères et de marais; sulfate de manganèse; tar-macadam* (tarif spécial III).
- Déclassement. — Le bénéfice du tarif spécial II, qui n'était concédé aux *alliages de fer* non rangés au tarif spécial III qu'en cas d'exportation maritime, a été accordé à ces produits d'une manière générale.
- 1^{er} mai. Extension du tarif spécial de petite vitesse par charges incomplètes aux articles désignés ci-après :
- Dynamos, électromoteurs, transformateurs (secs et à l'huile), dynamos et électromoteurs en combinaison avec des machines ou des outils en fer ou en acier, tous ces articles montés ou démontés; vitriol bleu (couperose bleue, sulfate de cuivre).*
- Introduction de la nouvelle catégorie de produits mentionnés ci-dessus : *Dynamos, électromoteurs et transformateurs* (tarif spécial I pour le trafic local et tarif exceptionnel n° 2 pour l'exportation maritime).
- Déclassement du *vitriol bleu (couperose bleue, sulfate de cuivre)* rangé du tarif spécial I au tarif exceptionnel n° 4.
- 1^{er} novembre. La taxe d'enregistrement est portée de fr. 0.20 à fr. 0.50.

SERVICE BELGE NORD-ALLEMAND.

Tarif général.

- 1^{er} juin. Extension du tarif à de nouvelles stations.
- 1^{er} septembre. Publication de fascicules nouveaux : A (Dispositions spé-

ciales, renseignements divers, etc.); B (Trafic de transit maritime) et F (Trafic avec la Saxe).

Tarifs exceptionnels.

- 1^{er} mars. Extension à de nouvelles stations belges et allemandes du tarif pour envois de *charbon* de l'Allemagne vers la Belgique.
- 1^{er} juin. Extension à de nouvelles stations des tarifs exceptionnels n^{os} 10^{III}, 11^I, 11^{II}, 12, 19^I, 22, 23^I, 25, 26^I, 27, 28^I, 33, 36 et 38, ainsi que du tarif exceptionnel pour le transport de *véhicules de chemin de fer*. Modifications aux prix des tarifs exceptionnels n^{os} 5^I, 19^{II}, 21^{III}, 34 et 36, ainsi qu'aux conditions d'application du tarif exceptionnel n^o 21^{III}, en ce qui concerne le tonnage des transports, porté de 50 à 60 tonnes.
- 1^{er} septembre. Modifications aux prix des tarifs exceptionnels n^{os} 10^{III}, 23^I, 23^{III} et 28^I, ainsi qu'aux conditions d'application des tarifs exceptionnels n^{os} 14, 15, 18, 19^I, 19^{II} et 20, en ce qui concerne le tonnage des transports, porté de 50 à 60 tonnes. Suppression des tarifs exceptionnels n^{os} 5^{II}, 10^I et 10^{II}.

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.

Modifications aux conditions d'application des tarifs exceptionnels pour *argile* et *terre réfractaire*, *dolomie frittée*, *minerais*, *scories de fer* et *sable*, dont le tonnage des envois est porté de 50 à 60 tonnes.

- 1^{er} janvier. Mise en vigueur de taxes réduites applicables aux envois de *houilles* et *briquettes de charbon*, effectués par quantités de 600 tonnes de certaines stations belges à destination de Bâle.
- 16 février. Extension aux envois par 5000 kilogrammes du tarif exceptionnel pour le transport au départ de Mulhouse des *fils de coton pour tissage emballés* et des *tissus de coton* à l'exportation maritime vers l'Angleterre et les pays extra-européens.
- 1^{er} avril. Mise en vigueur d'un nouveau tarif exceptionnel pour le transport au départ de Haagen en Bade et de Lörrach des *fils de coton pour tissage emballés* et des *tissus de coton* par quantités de 5 et 10 tonnes à l'exportation maritime vers des pays extra-européens.

— Extension au *superphosphate ammoniacal* des taxes exceptionnelles applicables aux transports de superphosphate de chaux effectués entre des stations belges, d'une part, et des gares des chemins de fer du Palatinat, de l'État de Bade et du Wurtemberg, d'autre part.

— Modifications aux conditions d'application des tarifs exceptionnels pour le transport des *houilles, cokes et briquettes de charbon*, prévoyant des taxes pour envois de 50 à 100 tonnes.

Le tonnage de 50 tonnes est porté à 60 tonnes et l'application des taxes est subordonnée à l'emploi exclusif de wagons de 20 tonnes chargés jusqu'à la limite de leur tonnage et remis à la fois par un même expéditeur pour être expédiés par un même point frontière belge vers une seule destination, à l'adresse d'un même destinataire.

Le chemin de fer se réserve toutefois la faculté de mettre à la disposition des expéditeurs des wagons d'un autre tonnage, mais non inférieur à 10 tonnes.

SERVICE BELGE-PRINCE HENRI.

Tarifs exceptionnels.

Extension de différents tarifs exceptionnels à de nouvelles stations belges.

Modifications aux conditions d'application des tarifs exceptionnels pour *craie brute phosphatée, dolomie frittée, minerais, sable et scories de fer* dont le tonnage des envois est porté de 50 à 60 tonnes.

1^{er} novembre. Nouvelle édition du tarif exceptionnel pour le transport *des minerais de fer, pyrites de fer et résidus de pyrites de fer*, ainsi que des *scories d'affinage, de martelage, de fonderies de fer, de puddlage, de réchauffage, de laminoirs et des scories de convertisseurs contenant encore du fer* entre des stations des chemins de fer Prince Henri, d'une part, et des stations belges, d'autre part.

SERVICE NÉERLANDO-SUD-OUEST ALLEMAND ET NÉERLANDO-BALE.

Tarif général.

Additions et modifications à la classification générale des marchandises.

Extension du tarif à de nouvelles stations néerlandaises.

Tarifs exceptionnels.

Extension de différents tarifs exceptionnels à de nouvelles stations néerlandaises.

- Mise en vigueur :
- 1^{er} janvier. d'un tarif exceptionnel pour le transport d'*engrais* entre des stations néerlandaises, d'une part, et la station de Reichweiler, d'autre part;
- 1^{er} mai. d'un tarif exceptionnel pour le transport des *minerais de fer*, etc., des ports de mer néerlandais vers des gares du grand-duché de Luxembourg et de la Lorraine;
- 1^{er} juillet. d'un tarif exceptionnel pour le transport des *combustibles minéraux* du Limbourg néerlandais vers Bâle;
- 1^{er} août. d'un tarif exceptionnel pour le transport de la *viande fraîche de boucherie* entre les stations de Boxmeer et Oss, d'une part, et Bâle, d'autre part;
- 1^{er} décembre. d'un tarif exceptionnel pour le transport des *minerais de fer*, etc., des ports de mer néerlandais vers Dillingen (Sarre) et Völklingen.

SERVICE NÉERLANDO-PRINCE HENRI.

Tarifs exceptionnels.

- Extension à de nouvelles stations néerlandaises du tarif exceptionnel pour le transport des *produits métallurgiques*.
- 1^{er} décembre. Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour le transport des *combustibles minéraux* du Limbourg néerlandais vers des gares luxembourgeoises.

SERVICE BELGE-SCANDINAVE.

- 1^{er} mai. Réimpression du tarif. Le tarif nouveau concède des réductions de prix assez sensibles, notamment en ce qui concerne les taxes de petite vitesse par charges incomplètes applicables aux envois au départ de la Belgique. Il introduit des taxes directes pour le transport de certains véhicules.

SERVICE BELGE-BAVAROIS.

- 1^{er} septembre. Publication d'un 7^e supplément à la 2^e partie, fascicule I, comprenant :
- 1^o des modifications et additions aux dispositions spéciales complémentaires au fascicule A de la 1^{re} partie (Règlement) et au fascicule B de la 1^{re} partie (Prescriptions générales pour l'application du tarif);
- 2^o des additions au tableau des taxes additionnelles bava- roises et une nouvelle nomenclature générale des stations belges;
- 3^o a) l'introduction des stations belges de Jumet-la-Coupe et Saint-Vincent-Bellefontaine, dans le tarif exceptionnel n^o 12 (*malt et orge*);

b) l'introduction des stations d'Anvers (Bassins-Entrepôt) et de Louvain (Bassins) dans le tarif exceptionnel n° 16 (*engrais*);

4° l'introduction de nouvelles stations bavaoises dans les tarifs exceptionnels nos 9^b (*produits métallurgiques*), 15 (*produits bruts*) et 16 (*engrais*);

5° un nouveau tableau des renvois et observations figurant dans la nomenclature générale des stations belges.

Tarif exceptionnel du 1^{er} juillet 1910 pour le transport des houilles, cokes et briquettes de charbon au départ des stations belges en destination des stations des chemins de fer de l'Etat de Bavière (réseau de la rive droite du Rhin), du chemin de fer d'intérêt local (société par actions) à Munich, et des stations de Lindau (Etat Bavarois) et de Passau des chemins de fer de l'Etat Autrichien.

1^{er} avril. Modifications aux conditions d'application de ce tarif, prévoyant des taxes par envois de 50 et de 100 tonnes.

Le tonnage de 50 tonnes est porté à 60 tonnes et l'application des taxes est subordonnée à l'emploi exclusif de wagons de 20 tonnes et remis à la fois par un même expéditeur pour être expédiés par un même point frontière belge vers une seule destination à l'adresse d'un même destinataire.

Le chemin de fer se réserve toutefois la faculté de mettre, s'il le juge convenir, des wagons d'un autre tonnage à la disposition des expéditeurs.

1^{er} novembre. La taxe d'enregistrement des transports est portée de fr. 0.20 à fr. 0.50 par wagon (obligatoire).

Tarif de réexpédition belge-Danube,

9 janvier. Modifications aux dispositions concernant l'application du tarif de réexpédition belge-Danube du 1^{er} juin 1907.

1^{er} juillet. Mise en vigueur d'un nouveau tarif de réexpédition en remplacement de celui du 1^{er} juin 1907.

SERVICE BELGE-ALLEMAND-RUSSE.

1^{er} novembre. Publication d'un 2^e supplément aux 1^{re}, 2^{me} et 3^{me} parties, contenant de nouvelles dispositions réglementaires, des modifications aux prescriptions générales concernant l'application du tarif et à la classification des marchandises.

— Mise en vigueur de deux nouveaux tarifs différentiels (8A et G).

1^{er} juin. Publication d'une nouvelle édition de la 4^{me} partie du tarif direct belge-allemand-russe pour le transport des marchandises (tarif exceptionnel n° 8 pour *lins et chanvres*),

- et d'une nouvelle édition du tarif de réexpédition à Kœnigsberg et à Elbing, *des lins et chanvres d'origine russe*.
- 1^{er} novembre. La taxe d'enregistrement pour les transports au départ de la Belgique est portée de 7 copecks à 19 copecks par expédition (obligatoire).

SERVICE BELGE-AUSTRO-HONGROIS.

- 1^{er} février. Additions aux prescriptions générales concernant l'application du tarif (fascicule *B*). Transport en wagons-citernes.
- 15 novembre. La taxe d'enregistrement pour les transports au départ de la Belgique est portée de fr. 0.20 à fr. 0.50 (obligatoire).
- 15 décembre. Modification à la nomenclature des marchandises devant être chargées en wagons couverts (fascicule *B*).

A. — *Trafic avec l'Autriche.*

- 1^{er} mai. Publication d'un 13^{me} supplément au fascicule I de la 2^{me} partie, contenant :
- 1° l'introduction de nouvelles marchandises dans les tarifs exceptionnels;
 - 2° l'introduction de nouvelles stations autrichiennes et belges dans le tarif;
 - 3° l'introduction de nouvelles stations dans les tarifs exceptionnels n° 1 (*marchandises de toute espèce*), n° 2 (*marchandises reprises à la 1^{re} et à la 2^e classe des charges incomplètes*), n° 4 (*huîtres*) et n° 5 (*arbres vivants*);
 - 4° l'introduction de la station de Hohenstadt dans le tarif exceptionnel n° 6 (*fil de coton*);
 - 5° l'introduction de la station de Heirweg dans le tarif exceptionnel n° 10 (*racines de chicorée*);
 - 6° la publication d'un nouveau tarif exceptionnel n° 16 pour le transport du *lin*;
 - 7° l'introduction des stations de Hohenstadt et Würbenthal dans le tarif exceptionnel n° 17 (*fil de substances animales*);
 - 8° l'introduction de nouveaux prix dans les tarifs exceptionnels n° 19 (*graphite*) et 20 (*verreries creuses*);
 - 9° l'introduction de la station de Staab dans le tarif exceptionnel n° 27 (*malt*);
 - 10° l'introduction des stations de Krems a. d. D. et Sternberg dans le tarif exceptionnel n° 42 (*tabac brut*);
 - 11° l'introduction de nouveaux prix dans les tarifs exceptionnels n° 43 (*argile*) et 47 (*laines*);
 - 12° le remplacement du tarif exceptionnel n° 61 (*aluminium*) par un nouveau tarif exceptionnel n° 61;
 - 13° le remplacement des tableaux des prix des tarifs

exceptionnels n° 62 (*zinc*) et n° 68 (*huile de noix de coco*) par de nouveaux tableaux ;

14° la publication d'un nouveau tarif exceptionnel n° 70 (*pierres réfractaires*) en remplacement de l'ancien ;

15° la publication de trois nouveaux tarifs exceptionnels n° 76 (*eaux minérales*), n° 77 (*magnésite brute*) et n° 78 (*gomme brute*).

B. — *Trafic avec la Hongrie.*

1^{er} mai. Publication d'un 9^e supplément au fascicule 3 de la 2^e partie, contenant :

1° l'introduction de nouvelles relations belges et hongroises dans le tarif général ;

2° l'introduction des stations de Pancsora et Ujvidék dans le tarif exceptionnel n° 12 (*œufs*) ;

3° la publication d'un nouveau tarif exceptionnel n° 16 (*lin teillé, chanvre*), en remplacement de l'ancien ;

4° la publication d'un nouveau tarif exceptionnel n° 62 (*zinc*).

SERVICE BELGE-SUISSE.

1^{er} janvier. Mise en vigueur du tarif exceptionnel pour le transport des marchandises à petite vitesse, à effectuer entre la Belgique et les stations néerlandaises des chemins de fer de Malines-Terneuzen et Gand-Terneuzen, la Suisse (y compris Genève) et les pays au delà, avec lettres de voiture directes prescrivant la réinscription à Lamorteau (frontière).

— Introduction de prix par expéditions de 600 tonnes dans le tarif exceptionnel pour le transport des *houilles, cokes et briquettes* de houille au départ de la Belgique et de Terneuzen vers les stations suisses et extension de ce tarif exceptionnel à de nouvelles stations belges et suisses.

1^{er} avril. Modification des conditions d'application du tarif exceptionnel pour le transport *des houilles, cokes et briquettes de charbon*. On porte à 60 tonnes le minimum de poids exigé pour l'application des taxes en vigueur par 50 tonnes et l'on subordonne l'octroi des prix par 60, 100 et 250 tonnes à l'emploi de wagons de 20 tonnes chargés jusqu'à la limite de leur tonnage ou de leur capacité ; l'utilisation des wagons de 20 tonnes est obligatoire jusqu'à concurrence de 240 tonnes pour les envois de 250 tonnes. Le chemin de fer se réserve, toutefois, la faculté de mettre à la disposition des expéditeurs des wagons d'un autre tonnage, mais non inférieur à 10 tonnes. De plus, les envois par 60 tonnes et

- 100 tonnes doivent être adressés à un même destinataire dans une seule gare.
- 15 mai. Extension du tarif exceptionnel *des houilles* susdit à de nouvelles stations suisses.
- 1^{er} octobre. Introduction de prix exceptionnels pour le transport *d'alliages ferro-métalliques et de fonte brute*, dans le tarif exceptionnel du 1^{er} avril 1907 pour le transport des produits métallurgiques entre la Belgique et la Suisse.
- 1^{er} décembre. La taxe d'enregistrement est portée de fr. 0.20 à fr. 0.50 par expédition.

SERVICE BELGE-ITALIEN.

- 1^{er} janvier. Introduction de taxes exceptionnelles pour le transport *des machines agricoles et industrielles, pièces de machines et peaux brutes* d'Anvers, Bruges, etc. (trafic de transit) à destination de Milan et Turin.
- 15 mars. Introduction de la station de Loth dans le tarif exceptionnel n° 23 applicable *aux produits métallurgiques*.
- 1^{er} avril. Mise en vigueur de taxes exceptionnelles pour *lin teillé* de Gand, Anvers, etc. (trafic de transit) à destination de Milan.
- 1^{er} avril. Modification des conditions d'application du tarif exceptionnel pour le transport *des houilles, cokes et briquettes de charbon*. On porte à 60 tonnes le minimum de poids exigé pour l'application des taxes en vigueur par 50 tonnes et l'on subordonne l'octroi des prix par 60 et 100 tonnes à l'emploi de wagons de 20 tonnes chargés jusqu'à la limite de leur tonnage ou de leur capacité. Le chemin de fer se réserve, toutefois, la faculté de mettre à la disposition des expéditeurs des wagons d'un autre tonnage, mais non inférieur à 10 tonnes. De plus, les envois par 60 et 100 tonnes doivent être adressés à un même destinataire dans une seule gare.
- 8 avril. Extension aux *peaux fraîches, salées ou chaulées* des taxes prévues pour le transport des peaux sèches.
- 15 juin. Introduction de taxes spéciales pour les envois en *grande vitesse* par wagons d'au moins 5000 kilogrammes en trafic de transit.
- Extension du tarif aux *creusets pour verreries et autres, aux cirages, crèmes pour chaussures, etc.*, à la *dolomie brute, frittée ou en poudre*.
- Extension aux envois pour au delà de Milan des taxes spéciales mises en vigueur le 1^{er} janvier 1911, pour les dits envois à destination de Milan.
- Extension des taxes spéciales applicables, depuis le 1^{er} janvier 1911, *aux machines agricoles et industrielles et*

pièces de machines à destination de Turin, aux envois de même nature à destination des stations situées sur la ligne Bardonnèche-Turin-Cavallamaggiore-Coni-Vievola et à l'ouest de cette ligne.

- 28 juin. Introduction de la station de Couillet-Montignies dans le tarif exceptionnel n° 18 (*locomotives*).
- 11 octobre. Introduction de taxes spéciales pour les envois en *grande vitesse* par wagons d'au moins 10,000 kilogrammes en trafic de transit.
- 18 octobre. Extension du tarif au *minerai de zinc (blende)* et *calamine*.
- 1^{er} décembre. Extension du tarif aux *appareils automatiques, alcoomètres et compteurs de toute espèce*.

SERVICE FRANCO-BELGE-NORD.

- 1^{er} février. Additions et modifications à la nomenclature des marchandises, révision du tableau des distances et introduction dans le tarif général des tarifs communs exceptionnels P. V. n°s 10 et 11 applicables respectivement aux transports de *sable de Moll vers Quiévrain (frontière)* et aux *paniers vides en retour ayant servi aux envois de chicorées blanches pour Paris*.
- 1^{er} avril. Modification des conditions d'application des taxes par 50 tonnes du tarif spécial du 13 novembre 1901 pour le *transport des houilles, cokes et briquettes de charbon* de la Belgique vers le nord-français. On porte à 60 tonnes le minimum de poids exigé pour l'application des taxes en vigueur par 50 tonnes et l'on subordonne l'octroi des prix par 60 tonnes à l'emploi de wagons de 20 tonnes chargés jusqu'à la limite de leur tonnage ou de leur capacité. Le chemin de fer se réserve, toutefois, la faculté de mettre à la disposition des expéditeurs des wagons d'un autre tonnage mais non inférieur à 10 tonnes.
-
- Introduction de nouvelles taxes belges jusque Quévry-Feignies (frontière).
- 1^{er} septembre. Modifications diverses aux conditions d'application du tarif spécial précité.
- 1^{er} novembre. La taxe d'enregistrement est portée de fr. 0.20 à fr. 0.50 par expédition.

SERVICE FRANCO-BELGE-EST.

- 15 mars. Modification aux dispositions réglant le calcul des taxes du tarif général.
- 1^{er} avril. Modification des conditions d'application des taxes par 50 et 100 tonnes du tarif spécial pour le *transport des*

houilles, cokes et briquettes de charbon. On porte à 60 tonnes le minimum de poids exigé pour l'application des taxes en vigueur par 50 tonnes et l'on subordonne l'octroi des prix par 60 et 100 tonnes à l'emploi de wagons de 20 tonnes chargés jusqu'à la limite de leur tonnage ou de leur capacité. Le chemin de fer se réserve, toutefois, la faculté de mettre à la disposition des expéditeurs des wagons d'un autre tonnage mais non inférieur à 10 tonnes. De plus, les envois par 60 et 100 tonnes doivent être adressés à un même destinataire dans une seule gare.

- 1^{er} juin Introduction dans le tarif spécial des houilles de nouvelles taxes applicables au départ de Hoboken et des stations charbonnières néerlandaises de Heerlen, Kerkrade, Schaesberg et Simpelveld.
- 1^{er} août. Modifications diverses aux conditions d'application des taxes du tarif spécial précité.
- 1^{er} novembre. La taxe d'enregistrement est portée de fr. 0.20 à fr. 0.50 par expédition.

SERVICE FRANCO-BELGE DE GRANDE VITESSE.

- 1^{er} mai. Réimpression du tarif. Il est tenu compte dans cette édition des modifications de distances survenues sur le parcours belge et français et il y est inséré des prix fermes pour les envois de *crustacés* des ports bretons vers les ports belges.
- 1^{er} novembre. Modification au tableau des distances sur le parcours français et addition au tableau des frais accessoires et des frais de formalités en douane en Belgique.

TARIF DE L'UNION POSTALE UNIVERSELLE POUR LE TRANSPORT DES COLIS POSTAUX.

- 5 décembre. Mise en vigueur d'un 1^{er} supplément à ce tarif. Le dit supplément contient de nombreuses modifications aux prohibitions, aux prix de transport et aux conditions d'acceptation des colis, ainsi que des additions nécessitées par la création de nouvelles relations postales.

TARIFS COMBINÉS AVEC DES SERVICES DE NAVIGATION.

- 1^{er} mars. Publication d'un 15^{me} supplément au tarif combiné avec la « Johnston Line » contenant un nouveau tableau de frets.
- Tarif international anglo-belge via Ostende-Tilbury, via Anvers-Harwich, via Anvers-Goole et via Anvers-Grimby.*
- 1^{er} novembre. La taxe d'enregistrement est portée de fr. 0.20 à fr. 0.50 par expédition (obligatoire).

Tarif pour le transport des marchandises par les services réguliers de navigation :

- a) de la « *Forenede Dampskips Selskap* », Danemark, etc.
- b) de la « *Fred Olsen Line* » : Arendal, Christiania, Christiansand et de la « *Gotha* » : Gothembourg.
- c) de la *Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft* « *Kosmos* ».
- d) de la « *Red Star Line* ».
- e) de la « *Johnston Line* ».

- 1^{er} novembre. 1^o *Service accéléré*. — Application de la taxe d'enregistrement de 0 fr. 50 par expédition (obligatoire).
- 2^o *Petite vitesse*. — La taxe d'enregistrement est portée de 0 fr. 20 à 0 fr. 50 par expédition (obligatoire).

§ 8. — PUBLICATION DES DOCUMENTS HORAIRES.

La publication de l'indicateur officiel dans la forme bilingue ayant permis de réaliser une économie importante sur la double édition française et flamande de cette brochure, il a été décidé d'étendre le système au guide sommaire des voyageurs, vendu à 0 fr. 10 le numéro, abrégé de l'indicateur officiel.

L'indicateur sommaire des trains a paru, le 1^{er} mai 1911, dans sa nouvelle forme. L'emploi de caractères spéciaux, bien lisibles tout en n'occupant que peu d'espace, et l'application d'une série de mesures de simplification dans la disposition des horaires ont eu pour conséquence de diminuer notablement le volume de cette brochure. Il en est résulté une diminution de 15,000 francs annuellement dans les frais d'impression.

D'autre part, il a été décidé de concéder, par voie d'adjudication publique, l'exploitation de la publicité dans l'indicateur officiel et dans l'indicateur sommaire des trains.

Cette innovation a pris cours le 1^{er} mai pour l'indicateur sommaire et le 1^{er} juillet pour l'indicateur officiel.

Le revenu que l'administration retire de cette publicité est appréciable.

Enfin, l'étude s'est portée sur l'amélioration (qu'il serait possible d'apporter à l'affiche horaire, notamment au point de vue de la lisibilité des chiffres, de la clarté de la carte des voies ferrées et des moyens pratiques d'indiquer au moyen de celle-ci les numéros tant des divers tableaux horaires que des diverses feuilles (nos I à IX) qui contiennent ceux-ci.

§ 9. — PUBLICATIONS COMMERCIALES.

Comme les années précédentes, il a été procédé à la diffusion, en Belgique et à l'étranger, d'un grand nombre de documents variés : affiches illustrées concernant les plages, les lieux de villégiature, les expositions de Charleroi et de Gand (1913), le service maritime Ostende-Douvres.

Il a été procédé à une nouvelle édition des panoramas pliants illustrés établis d'après la carte de l'état-major et dont les textes ont été mis en harmo-

nie avec la situation actuelle. En outre, une brochure illustrée de luxe, tirée à 25,000 exemplaires, en quatre langues, et relative aux nouveaux paquebots à turbines *Jan Breydel* et *Pieter de Coninck* a été répandue à l'étranger par les soins des représentants commerciaux, correspondants officiels et par les agences de la Compagnie des Wagons-lits.

Plus de 5,000 exemplaires d'une brochure illustrée, en quatre fascicules, en langue allemande, publiée par la *Ligue belge de propagande pour attirer les étrangers* ont été achetés à celle-ci et distribués dans les pays germaniques.

L'administration a participé à la décoration du stand mis à la disposition de la *Ligue belge de propagande* à l'exposition de Turin. Un pliant illustré spécial intitulé : « Italia-Londra », signalant les attractions de la Belgique a été tiré à 20,000 exemplaires, lesquels ont été distribués aux visiteurs de l'exposition.

La publicité habituelle a été faite dans la presse allemande, anglaise, française et américaine.

Enfin, l'administration a concédé l'exploitation de la publicité commerciale dans ses voitures à voyageurs à partir de 1912.

Cette publicité devra s'exercer dans une forme décorative présentant, en estampes d'art, les plus beaux sites et les principaux monuments de Belgique, abstraction de tout sujet dépourvu d'intérêt au point de vue touristique ou éducatif.

*
* *

L'impression du guide horaire et descriptif illustré en langue anglaise (time-book), qui se tire à 90,000 exemplaires environ, a été confiée le 1^{er} mars 1911 à un nouvel adjudicataire.

Ce guide paraît sous une couverture nouvelle et est tiré sur caractères typographiques et clichés neufs.

§ 10. — ARRANGEMENTS DE SERVICE ENTRE LES ADMINISTRATIONS
DE CHEMINS DE FER.

Gand (Sud), Gand (Est), Gand (Porte d'Anvers), Wondelgem et ligne entre la station de Gand (Sud) et la bifurcation vers Eecloo et vers Selzaete.

Par suite des grands travaux de voie exécutés dans la région des installations maritimes de Gand et des modifications apportées à l'affectation des stations de Gand (Sud), Gand (Est) et Gand (Porte d'Anvers), les anciens arrangements réglant l'usage en commun, entre l'administration des chemins de fer de l'Etat et la société anonyme du chemin de fer de Gand à Terneuzen, des diverses installations de chemin de fer indiquées ci-dessus doivent subir d'importants remaniements.

Un projet de convention nouvelle a été adressé à la société coexploitante, qui n'a pas encore fait connaître le résultat de son examen à ce sujet.

Ligne de Welkenraedt à Aix-la-Chapelle (Ouest) par Bleyberg.

L'administration belge continue à effectuer tout le service des trains sur cette ligne internationale, moyennant les rémunérations nécessaires.

La convention à intervenir entre l'administration belge et l'administration allemande, pour régler l'exécution de ce service, n'a pu encore être passée, des divergences d'opinion s'étant produites sur la question de responsabilité des accidents. Les négociations continuent.

Station d'Hazebrouck.

L'usage en commun, avec la compagnie du chemin de fer du Nord, continue à se faire aux conditions de l'ancienne convention passée entre cette compagnie et la société anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale, les négociations entamées à l'effet de conclure un nouvel arrangement n'étant pas terminées.

Section internationale de Lamorteau à Écouvies.

L'accroissement du trafic sur cette section exige des remaniements dans l'organisation du service des trains entre les stations frontières de Lamorteau et d'Écouvies.

Les pourparlers engagés à ce propos avec la compagnie des chemins de fer de l'Est ne sont pas terminés.

En attendant, les deux administrations se sont entendues pour établir la double voie entre ces deux stations, afin de faciliter le service.

Stations de Comines et de Menin.

Depuis le rachat de la concession des lignes de la société anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale, la communauté de ces stations avec la compagnie du chemin de fer du Nord continue à être régie par d'anciennes conventions passées entre les administrations précitées.

De nouveaux arrangements devant intervenir, des projets de convention sont à l'étude; des propositions seront soumises prochainement à la compagnie coexploitante.

IV. — Accidents.

Statistique comparative.

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 1902 à 1911.

ANNÉES	Trains de voyageurs.			Trains de marchandises.			ENSEMBLE.			Nombre de collisions et de déraillements de trains ayant fait des victimes.	NOMBRE de PERSONNES tuées.	
	Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par		Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par		Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par			Voyageurs.	Agent.
		kilomètres exploités.	trains-kilomètres		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.			
1902	61	65,9	574,309	62	61,9	433,203	123	32,7	603,182	36	•	2
1903	53	75,9	688,628	79	50,9	250,761	132	30,4	486,436	35	•	•
1904	46	87,1	812,255	77	52,1	367,648	123	32,6	533,924	43	3	1
1905	58	69,3	664,715	68	59,1	442,919	126	31,9	545,016	33	•	1
1906	56	72,1	711,345	65	62,1	448,884	121	33,4	591,811	40	•	4
1907	61	66,6	660,824	99	41,1	326,987	160	25,4	454,262	37	•	•
1908	81	52,9	529,543	61	70,2	522,894	142	30,2	521,553	37	44	3
1909	60	72 »	704,777	65	66,5	482,426	125	34,6	589,675	34	•	•
1910	62	69,8	702,291	66	50,3	373,791	148	29,3	511,409	34	1	2
1911	61	81,9	816,296	114	38 »	291,214	165	16,2	464,967	42	•	4
Moyennes des dix années.	59	71,7	690,589	78	55,5	404,173	137	30,7	520,627	37		

Les causes des collisions et déraillements de trains survenus pendant les années 1910 et 1911 sont indiquées en détail dans l'annexe XL. Il a paru intéressant de rapprocher pareils renseignements dans le tableau ci-après pour la période de 1890 à 1911.

	1890	1891	1892	1893	1894	1895
Nombre de kilomètres exploités (longueur moyenne) *	5,220	5,241	5,247	5,250	5,260	5,270
Nombre de voyageurs embarqués (milliers).	64,229	67,452	68,516	70,970	74,775	76,957
Nombre de trains-kilomètres. { Voyageurs (—).	22,335	22,950	22,881	22,955	23,960	24,810
{ Voyageurs et marchandises . . (—).	39,932	40,252	39,954	40,568	41,287	42,655
Nombre de collisions de trains { de voyageurs	21	17	14	11	11	15
{ de marchandises	59	50	52	54	54	49
Ensemble	80	67	66	45	45	32
Nombre de déraillements de trains { de voyageurs	29	26	30	26	8	29
{ de marchandises	65	65	49	56	16	55
Ensemble	94	91	79	82	24	64
Total général des collisions et déraillements de trains.	174	158	145	107	69	96

Causes des collisions et déraillements. —

		1890	1891	1892	1893	1894	1895
Voie.	Rails cassés D.	4	1	2	5	5	0
	Défectuosité des appareils spéciaux de la voie C.	1	1	"	"	"	2
	D.	6	2	"	"	"	2
	Défectuosité du tracé de la voie; surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails) D.	"	"	2	1	"	2
	Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie (absence ou insuffisance de signaux). D.	1	"	"	"	1	5
Matériel roulant.	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances D.	5	1	4	1	1	5
	Attelages rompus ou défauts C.	5	2	5	8	4	2
	D.	1	4	3	1	"	1
	Avaries aux essieux D.	5	5	7	12	5	4
	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins . . C.	"	"	"	"	"	1
	D.	6	4	7	4	"	2
	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages, bris de roues D.	15	16	2	10	5	15
	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive D.	"	"	"	"	"	"
	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes des ressorts de suspension D.	2	2	5	1	1	"
	Autres défauts ou avaries au matériel roulant . . C.	1	"	1	1	"	"
D.	5	1	4	4	2	1	
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.	17	18	22	9	9	6
	D.	26	28	55	21	7	15
	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main. C.	24	11	19	17	14	14
	D.	"	"	1	"	"	"
	Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes. C.	5	5	1	4	5	"
	D.	"	"	"	"	"	1
	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement. C.	"	2	"	2	5	"
	D.	"	"	"	2	"	1
	Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train. C.	6	14	10	5	1	1
	D.	"	"	"	1	"	"
	Fautes commises dans les manœuvres de gare : mise en marche de machines sans ordre régulier, inobservance des signaux d'arrêt ou arrêt tardif. C.	6	5	"	5	"	5
	D.	"	1	1	"	"	"
	Trains entrant en gare avec trop de vitesse ou dépassant, pour tout autre motif, leur point de stationnement habituel. C.	7	5	2	1	5	5
	D.	1	"	"	"	"	5
	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement sur une voie convergente C.	16	10	18	5	6	"
Autres négligences C.	19	11	11	3	4	5	
D.	9	4	7	1	2	2	
Causes diverses et indéterminées C.	6	1	"	1	"	2	
D.	25	18	5	4	5	10	
Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents. C.	2	8	9	5	5	5	
D.	5	10	4	"	"	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, en 1897, en 1907 et en 1908, aussi longtemps qu'elles ont été exploitées pour compte de l'État.

1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911
5,502	5,511	5,695	4,011	4,031	4,020	4,021	4,024	4,008	4,019	4,036	4,064	4,283	4,319	4,529	4,550
82,677	91,500	101,958	114,858	123,710	124,454	127,110	132,605	136,410	143,472	152,258	161,183	160,520	161,913	173,315	180,810
23,869	26,784	29,560	32,260	33,726	33,974	33,035	36,620	37,594	38,335	39,833	40,510	42,164	42,287	43,545	44,181
44,514	46,691	50,874	55,851	58,512	59,185	61,891	61,540	63,675	68,672	71,613	72,682	74,061	75,696	75,689	77,580
14	8	19	20	20	18	26	19	15	18	27	12	32	22	27	18
27	29	27	32	27	24	31	36	23	20	34	44	27	25	36	30
41	37	46	52	47	42	57	55	38	38	61	56	59	47	63	74
17	32	22	28	31	50	55	34	31	40	29	49	49	38	35	55
27	35	27	33	32	33	31	43	34	48	31	53	34	40	50	38
44	67	49	65	65	65	66	77	83	88	60	101	85	78	83	91
85	104	95	115	110	105	125	132	123	126	121	160	142	123	148	165

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

2	1	»	»	»	2	1	3	2	2	4	4	4	6	6	2
»	»	»	»	1	»	»	»	»	1	1	1	1	»	»	1
2	1	»	1	1	»	1	3	4	4	2	8	5	5	5	2
»	»	»	»	»	»	»	1	2	6	»	1	1	»	1	»
1	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»
1	2	»	»	1	1	1	1	1	6	»	5	2	»	»	»
3	5	2	2	5	5	6	5	5	5	4	5	5	5	3	3
1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	8
3	8	7	9	9	9	9	12	18	1	»	»	»	»	7	6
3	1	1	1	»	»	»	1	»	»	»	»	1	»	»	»
5	2	2	1	2	1	2	1	4	»	»	»	»	2	1	2
5	8	4	13	6	8	12	3	8	5	3	8	5	6	6	5
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»
»	1	1	2	1	1	3	1	2	2	1	1	5	»	2	1
»	1	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	1	»	»
1	1	3	4	2	4	»	5	3	1	2	4	6	7	7	11
5	2	9	5	15	8	12	11	5	12	5	12	9	5	10	12
13	18	12	14	13	14	20	25	22	21	15	33	16	27	16	18
13	9	15	15	9	16	21	13	16	16	19	16	21	19	19	19
»	1	»	»	»	»	»	1	»	»	»	1	»	»	»	»
»	2	1	3	1	»	9	8	4	7	8	9	16	8	9	5
1	1	1	»	1	»	»	1	1	1	1	»	»	1	2	2
5	»	1	»	1	»	2	»	1	2	4	2	2	1	3	2
»	»	1	»	1	»	1	»	»	1	»	»	1	»	»	»
6	7	7	12	10	3	7	6	4	»	10	10	8	8	6	16
1	»	»	»	»	»	1	»	2	»	»	1	1	1	»	»
1	5	8	6	3	4	9	15	11	5	14	9	7	9	20	16
»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»
5	1	3	4	2	1	2	6	»	2	7	3	9	6	3	1
»	»	»	»	4	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»
4	4	»	2	»	2	5	4	4	1	9	5	6	6	11	8
1	3	4	2	3	1	9	22	11	15	50	18	33	21	4	9
1	5	»	2	1	2	1	3	4	8	6	11	16	13	3	4
5	»	2	5	2	4	2	»	»	»	»	1	»	»	2	»
7	19	18	17	22	19	12	21	16	22	12	33	19	13	29	37
2	8	3	15	1	5	11	3	5	4	13	9	13	6	3	8
»	2	2	»	1	»	6	1	4	»	2	2	»	1	2	2

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

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

Des 165 collisions et déraillements de trains constatés en 1911, 42 ont fait des victimes, savoir (annexe XL) :

		1911.	1910.
Voyageurs . . .	{	Tués	» 1
		Blessés	108 40
		Contusionnés	13 6
		Totaux.	121 47
Agents du chemin de fer	{	Tués	4 2
		Blessés	52 29
		Contusionnés	15 35
		Totaux.	69 66
Ensemble.		190	115

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

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

	1911.	1910.
Tués	12	10
Blessés	12	22
Contusionnés	255	287
Totaux.	279	319

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

	1911.	1910.
Tuées	28	38
Blessées.	24	38
Contusionnées.	37	39
Totaux.	89	115

C. Agents de l'administration (voir annexe XLI, littéra C) :

	1911.	1910.
Tués.	78	69
Blessés	54	88
Contusionnés	395	342
Totaux.	527	499

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

	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911
Dans les stations . . .	9	7	6	12	14	22	12	10	16	28
Dans les ateliers . . .	»	1	»	»	»	1	»	»	»	»
En accrochant des véhicules	1	2	»	2	3	3	3	4	5	6
En décrochant des véhicules	»	»	»	»	1	»	»	1	3	1
Gardes-barrières . . .	2	»	1	1	1	2	1	3	2	3
Gardes-route.	1	1	2	3	3	»	»	4	4	2
Gardes chargés du contrôle des coupons, tombés ou atteints. .	2	»	»	»	»	2	1	1	1	»
Autres agents de trains: chefs-gardes, gardes-bagages, machinistes, chauffeurs, etc., tombés ou atteints . . .	1	2	3	5	5	8	4	4	7	9
Agents atteints en dehors de tout service.	7	10	7	10	10	20	11	9	19	11
En réparant les voies et les bâtiments.	8	4	7	7	7	3	7	5	9	16
Agents d'autres administrations.	»	5	2	»	1	3	2	1	5	2
Ensemble . . .	51	50	28	40	45	60	41	42	69	78

Résumé pour 1911.

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

		Tués.	Blessés.	Contusionnés.	TOTAL.
Voyageurs atteints . . .	dans les collisions et déraillements de trains	»	108	13	121
	par leur imprudence, par la faute des agents de l'administration ou par suite de défauts d'installations ou de défauts au matériel	12	12	255	279
Employés et ouvriers du chemin de fer atteints	dans les collisions et déraillements de trains	4	52	13	69
	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	78	54	305	527
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	28	24	37	89	
Ivresse, folie et suicide	29	1	1	31	
Ensemble pour l'année 1911 . . .		151	281	714	1,146

Pour les années antérieures, voir l'annexe XLII.

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.	blessés.	contusionnés.	Ensemble.	tués.	blessés.	contusionnés.	atteints, en général.
1902	64	407	872	1,343	967,053	152,067	70,976	46,034
1903	58	283	766	1,107	1,109,308	227,349	83,995	58,121
1904	56	245	939	1,240	1,172,725	268,051	69,939	52,962
1905	67	134	924	1,125	1,024,935	512,477	74,320	61,042
1906	86	169	944	1,199	832,707	424,744	75,861	59,727
1907	101	176	846	1,123	719,623	412,066	85,912	64,721
1908	129	192	1,392	1,713	574,113	385,732	53,204	43,234
1909	71	165	895	1,131	1,038,159	446,723	82,357	65,172
1910	120	217	709	1,046	630,738	348,795	106,754	72,360
1911	122	250	713	1,085	634,258	309,518	108,527	71,318
Moyenne pour 10 années.	87	224	900	1,211	870,364	318,612	81,183	59,474

(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 221 personnes tuées dans les collisions et les déraillements de trains, c'est-à-dire *par le fait du service*, savoir : 126 voyageurs et 95 agents de l'administration (annexe XLII).

Quant aux tués dans les gares ou en pleine voie, par suite de leur inattention ou de leur imprudence, etc., on compte 276 voyageurs et 2,803 agents de l'administration (1).

En dehors des voyageurs et des agents du chemin de fer, 4,603 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.; 4,070 autres, par suite d'ivresse, folie et suicide (1).

(1) Pour l'année 1911, l'annexe XLI donne des détails circonstanciés au sujet de ces accidents.

V. — Contraventions.

Pendant l'année 1911, il a été constaté sur les chemins de fer exploités par l'État 1,151 contraventions aux lois et aux règlements de police, savoir :

Circulation illégale sur les voies ferrées et entraves apportées à la circulation des trains.	194
Plantations, dépôts, constructions, etc., dans les zones asservies du chemin de fer.	11
FausseS déclarations sur l'espèce, le poids, la quantité, l'origine ou la destination des marchandises expédiées	21
Contraventions diverses non comprises dans les trois catégories indiquées ci-dessus	77
Voyageurs dépourvus de billets réguliers	251
Voyageurs ayant sauté sur un train en marche ou ayant descendu du train avant l'arrêt, ou du côté opposé au quai de débarquement.	122
Voyageurs ayant pris place dans les voitures dont l'accès leur est interdit.	37
Voyageurs ayant commis d'autres contraventions relatives à la police des trains de voyageurs	458
Total. . .	1,151

Les contraventions constatées en 1910 étaient au nombre de 1,074.



(68)

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 1911 ⁽¹⁾.

MÈTRES COURANTS.			
SECTIONS belges.	Prolongements sur territoire étranger.	Ensemble.	
Chimay	59,685	•	59,685
Gand à Terneuzen	26,488	44,590	41,078
Hasselt à Maeseyck	40,867	•	40,867
Malines à Terneuzen	44,446	23,586	67,732
Nord-Belge	168,242	3,769	174,981
Taviers à Embresin ⁽²⁾	9,433	•	9,433
Longueur totale exploitée (voir annexe XLIII)	348,531	44,945	390,476

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

⁽²⁾ Chemin de fer d'intérêt local.

Le réseau des compagnies comprenait au 31 décembre 1911 :

	Sections belges.		Prolongements sur territoire étranger.		Réseau entier.	
	Mètres.	P. ‰.	Mètres.	P. ‰.	Mètres.	P. ‰.
1° Parties affectées au transport des voyageurs et des marchan- dises	546,568	99.44	41,945	100	588,513	99.50
2° Parties utilisées au trafic des marchandises seulement	1,963	0.56	»	»	1,963	0.50
Totaux	548,531	100	41,945	100	590,476	100

Ce réseau se trouve établi à double voie sur une étendue de 158,529 mètres, représentant 40.89 p. c. de la longueur totale, et à simple voie sur une étendue de 251,947 mètres, représentant 59.41 p. c. de cette longueur.

L'annexe XLIII 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 1910.	En 1911.
Voies principales.	Sections belges	501,812	496,763
	Prolongements sur territoire étranger	52,229	52,242
	Ensemble.	554,041	549,005
Voies accessoires, de garage, de service, etc.		269,724	270,712
Totaux.		823,765	819,717

Les voies principales parcourues par les trains représentent 66.97 p. c. et les voies accessoires 33.03 p. c. du réseau exploité en 1911.

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

L'annexe XLIV indique, par compagnie, le nombre de bureaux existant sur les chemins de fer concédés à la fin de l'année 1911.

En voici les chiffres totaux, comparés aux données correspondantes de 1910 :

	SUR les sections belges.		SUR les sections étrangères.		Ensemble.		
	1910	1911	1910	1911	1910	1911	Différences pour 1911
Stations	86	86	41	41	97	97	"
Haltes	44	44	"	"	44	44	"
Points d'arrêt.	45	45	"	"	45	45	"
Totaux	145	145	11	11	156	156	"

Les 97 stations existant fin 1911 comprennent 40 ⁽¹⁾ *gares communes*, utilisées par plusieurs administrations.

§ 4. — GARES PRIVÉES ET RACCORDEMENTS INDUSTRIELS.

L'annexe XLIV montre, par compagnie, le nombre des établissements industriels reliés aux chemins de fer concédés à la fin de l'année 1911.

Elle peut se résumer comme il suit :

	1910	1911	Différences pour 1911
Établissements raccordés aux chemins de fer en pleine voie (gares privées) . .	41	43	+ 2
Établissements reliés aux stations des compagnies	89	94	+ 5
Totaux	130	137	+ 7

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

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

Il y avait, au 31 décembre 1911, huit raccordements de lignes vicinales aux chemins de fer concédés et l'on comptait dix traversées à niveau par des vicinaux. Cette situation est la même qu'en 1910.

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

II.

Situation du matériel roulant.

L'annexe XLV 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 1910.	En 1911.	Différences pour 1911.
Locomotives	245	253	+ 8
Tenders.	155	155	— 2
<hr style="width: 100%;"/>			
Véhicules	à voyageurs	326	+ 2
	à bagages	165	+ 14
	à marchandises	7,724	+ 468
	pour services divers	40	— 8
<hr style="width: 100%;"/>			
Ensemble	8,255	8,731	+ 476

Relativement à la longueur *effective* totale exploitée à la fin de l'année (390⁺,476), il y avait :

		Par kilomètre de ligne.	
		En 1910.	En 1911.
Matériel de traction.	Locomotives	0.63	0.65
	Tenders	0.40	0.59
<hr style="width: 100%;"/>			
Matériel de transport.	Voitures à voyageurs	0.85	0.84
	Fourgons à bagages	0.42	0.46
	Wagons à marchandises	19.73	20.97
	Véhicules divers	0.10	0.08
<hr style="width: 100%;"/>			
Ensemble.		21.08	22.55

III.

Parcours des trains.

L'annexe XLVI montre, par compagnie et par nature d'emploi, le parcours kilométrique effectué, en 1914, 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 1914 . .	2,876,993	»	2,876,993
		En 1910 . .	2,868,654	»	2,868,654
		Différences pour 1914	+ 8,339	»	+ 8,339
Trains de marchandises . .	{	En 1914 . .	2,101,475	11,316	2,112,791
		En 1910 . .	1,980,658	8,724	1,989,382
		Différences pour 1914	+ 120,817	+ 2,592	+ 123,409
Trains mixtes	{	En 1914 . .	444,933	33,580	478,513
		En 1910 . .	444,435	33,580	478,015
		Différences pour 1914	+ 498	»	+ 498
TOTAUX	{	En 1914 . .	5,423,404	44,896	5,468,297
		En 1910 . .	5,293,747	42,304	5,336,051
		Différences pour 1914	+ 129,654	+ 2,592	+ 132,246

IV.

Mouvement et recette des transports (1).

Au point de vue de l'exploitation, la situation des chemins de fer gérés par des compagnies n'a subi aucune modification en 1911.

Le mouvement et la recette des diverses catégories de transports se rapportant aux chemins de fer concédés gérés par des compagnies, s'établissent comme il suit :

§ 1^{er}. — VOYAGEURS.

Les résultats généraux des transports de voyageurs, en 1911 et en 1910, se résument ainsi (voir annexe XLVII) :

	MOUVEMENT.			RECETTE.			PRODUIT MOYEN par voyageur.		
	1911.	1910.	Différences pour 1911.	1911.	1910.	Différences pour 1911.	1911.	1910.	Différences pour 1911.
1 ^{re} classe	421,736	424,683	— 3,147	805,491	793,771	+ 11,720	1.910	1.863	+ 0.042
2 ^e —	2,553,425	2,546,485	+ 6,937	1,953,927	1,954,628 (2)	— 701	0.765	0.768	— 0.003
3 ^e —	15,074,393	14,785,751	+ 288,645	4,854,813	4,748,864	+ 105,949	0.322	0.321	+ 0.001
Ensemble	18,049,557	17,757,122	+ 292,435	7,614,231	7,497,263 (2)	+ 116,968	0.422	0.422	»

En 1911, le mouvement et la recette des voyageurs ont augmenté respectivement de 1,65 et de 1,56 p. c. par rapport aux données correspondantes de 1910.

Le nombre de voyageurs a progressé en 1911 sur les railways concédés ci-après : Nord-Belge (de 215,120 voyageurs), Malines-Terneuzen (de 61,943 voyageurs), Chimay (de 20,762 voyageurs), Gand-Terneuzen (de 1,976 voyageurs), Tavier-Embresin (de 1,878 voyageurs) ; il a diminué sur le chemin de fer de Hasselt à Maeseyck (de 9,244 voyageurs).

Les recettes se sont accrues sur les chemins de fer : Nord-Belge (de

(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 41,945 mètres en 1911 et de 41,952 mètres en 1910, établis sur territoire étranger. Faute de comptabilités distinctes, les moyennes ont dû être calculées sur l'ensemble de l'exploitation.

(2) Chiffre rectifié.

110,421 francs), Chimay (de 4,598 francs), Malines-Terneuzen (de 1,419 fr.), Gand-Terneuzen (de 905 francs), Tavieres-Embresin (de 451 francs); elles ont diminué sur celui de Hasselt à Maeseyck (de 826 francs).

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

	Par kilomètre de ligne :	
	Mouvement.	Recette.
	Voyageurs.	Francs.
En 1911.	46,224	19,499 87
En 1910.	45,353	19,153 81
Différence pour 1911.	+ 871	+ 346 06

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

	Mouvement.		Recette.	
	En 1911.	En 1910.	En 1911.	En 1910.
1 ^{re} classe	2.34 p. c.	2.39 p. c.	10.58 p. c.	10.59 p. c.
2 ^e —	14.15 —	14.34 —	25.66 —	26.07 —
3 ^e —	83.51 —	83.27 —	63.76 —	63.34 —
	100. »	100. »	100. »	100. »

La recette des voyageurs représente 22.45 p. c. du produit total de l'exploitation en 1911 et 23.48 p. c. en 1910.

§ 2. — BAGAGES.

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

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1911.	1910.	Différences pour 1911.	1911.	1910.	Différence pour 1911.
Transports	{					
taxés au minimum (coli-).	11,274	10,804	+ 467	375,749	370,279	+ 5,470
— au poids (quintaux)	121,179	137,745	-16,566			

Le produit de ces transports s'est accru, en 1911, de 5,470 francs ou de 1.48 p. c. ; il entre pour 1.11 p. c. dans la recette générale de l'exploitation en 1911 et pour 1.16 p. c. en 1910.

§ 3. — PETITES MARCHANDISES.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1911.	1910.	Différences pour 1911.	1911.	1910.	Différence pour 1911.
Envois	} taxés au minimum (colis). . .	82,580	77,288	+ 5,292	2,148,957	1,968,950	+180,007
	} — au poids (quintaux). . .	1,214,322	1,002,016	+212,306			

La recette produite par cette catégorie de transports a augmenté en 1911 de 180,007 francs ou de 9.14 p. c.; elle forme 6.34 p. c. de la recette totale en 1911 et 6.17 p. c. en 1910.

§ 4. — GROSSES MARCHANDISES.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1911.	1910.	Différences pour 1911.	1911.	1910.	Différence pour 1911.
Expéditions	} taxées au minimum (nombre). . .	15,565	14,892	+ 675	20,287,968	18,705,564	+1,584,604
	} — au poids . . (tonnes). . .	19,408,817	18,089,072	+1,319,745			

La recette provenant des grosses marchandises, en 1911, présente donc une augmentation de 1,584,604 francs ou de 8.47 p. c. comparativement au chiffre correspondant de 1910.

En 1911, il y a eu accroissement de produits sur les lignes : Nord-Belge (de 1,454,505 francs), Malines à Terneuzen (de 151,114 francs), Chimay (de 85,609 francs), Gand à Terneuzen (de 2,977 francs); des diminutions de recettes se sont produites sur les lignes de Hasselt à Maeseyck (de 82,422 francs) et de Tavier à Embresin (de 4,977 francs).

*
* *

Le produit du trafic des grosses marchandises constitue 59.85 p. c. de la recette générale de l'exploitation en 1911 et 58.60 p. c. en 1910.

§ 5. — FINANCES.

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

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1911.	1910.	Différence pour 1911	1911.	1910.	Différence pour 1911
Groups	102,683	97,338	+ 5,345	23,235	19,459	+ 3,776

La recette des articles de finances correspond à 0.07 p. c. du produit total de l'exploitation en 1911 et à 0,06 p. c. en 1910.

§ 6. — ÉQUIPAGES.

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

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1911.	1910.	Différences pour 1911	1911.	1910.	Différences pour 1911
Équipages {	transportés à grande vitesse	"	"	"	"	"
	— à petite —	4,648	4,249	+ 399	40,843	39,918	+ 925
Ensemble	4,648	4,249	+ 399	40,843	39,918	+ 925

Le produit des expéditions d'équipages représente 0.12 p. c. de la recette générale en 1911 et 0,13 p. c. en 1910.

§ 7. — CHEVAUX ET BESTIAUX.

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

	MOUVEMENT.			RECETTE.				
	1911.	1910.	Différences pour 1911	1911.	1910.	Différences pour 1911		
Transports effectués (1) {	à grande vitesse {	taxés par envoi (expéditions)	249	226	+ 23	4,604	4,196	+ 408
		— par tête (animaux) :	"	"	"	"	"	"
	à petite vitesse {	taxés par envoi (expéditions)	4,196	4,834	— 638	80,295	81,411	— 1,116
		— par tête (animaux)	15,500	15,450	+ 50			
Ensemble : Transports {	taxés par envoi (expéditions)	4,446	5,060	— 615	84,899	85,607	— 708	
/ — par tête (animaux)	15,500	15,450	+ 50					

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

La recette afférente aux transports d'animaux entre pour 0.25 p. c. dans le produit total de l'exploitation en 1911 et pour 0.27 p. c. en 1910.

§ 8. — PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Ces produits se sont élevés : $\left\{ \begin{array}{l} \text{en 1911, à fr. } 3,334,064^{(1)} \\ \text{en 1910, à } 3,253,380 \\ \text{Augmentation en 1911. fr. } 400,684^{(1)} \end{array} \right.$

Les produits extraordinaires forment 9.83 p. c. de la recette totale en 1911 et 10.13 p. c. en 1910.

§ 9. — RÉCAPITULATION DES RECETTES.

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

	En 1911.	En 1910.		Différences pour 1911.
Voyageurs	fr. 7,614,231	7,497,265 ⁽²⁾	+	116,968
Bagages	573,749	570,279	+	3,470
Marchandises $\left\{ \begin{array}{l} \text{petites} \\ \text{grosses} \end{array} \right.$	2,148,937	1,968,930	+	180,007
	20,287,968	18,703,364	+	1,584,604
Finances	23,233	19,439	+	3,776
Équipages.	40,843	39,918	+	923
Chevaux et bestiaux	84,899	85,607	-	708
Ensemble	fr. 30,573,862	28,684,820 ⁽²⁾	+	1,891,042
Produits extraordinaires	3,534,064 ⁽¹⁾	3,233,380	+	400,684 ⁽¹⁾
Totaux	fr. 33,909,926 ⁽¹⁾	31,918,200 ⁽²⁾	+	1,991,726 ⁽¹⁾

Les recettes totales opérées en 1911 ont ainsi augmenté de 1,991,726 francs ou de 6.24 p. c., comparativement à celles qui ont été réalisées en 1910.

Les recettes encaissées par chacune des compagnies en 1911 présentent, par rapport aux produits perçus en 1910, les différences ci-après :

	MONTANT TOTAL DES RECETTES.		Différences pour 1911.	
	EN 1911.	EN 1910.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Chimay	1,025,798	940,275	+	85,523 + 8.88
Gand-Terneuzen.	789,421	779,701	+	9,720 + 1.25
Hasselt-Maeseyck	537,537 ⁽¹⁾	429,581 ⁽²⁾	-	72,044 ⁽¹⁾ - 16.77 ⁽¹⁾
Malines-Terneuzen	2,421,613	2,270,449	+	151,167 + 6.66
Nord-Belge.	29,265,610	27,458,987	+	1,824,623 + 6.63
Taviers-Embresin	55,914	59,209	-	3,295 - 8.94
TOTAUX.	33,909,926 ⁽¹⁾	31,918,200 ⁽²⁾	+	1,991,726 ⁽¹⁾ + 6.24 ⁽¹⁾

Comme le montre ce tableau, les produits bruts de l'exploitation, en 1911, se sont accrus sur les lignes concédées du Nord-Belge (de 1,824,623 francs), de Malines à Terneuzen (de 151,197 francs), de Chimay (de 83,523 francs)

(1) Le montant des produits extraordinaires du chemin de fer de Hasselt à Maeseyck n'étant pas établi définitivement, cette somme, pour devenir définitive, subira une rectification qui, toutefois, sera fort peu importante.

(2) Chiffre rectifié.

et de Gand à Terneuzen (de 9,720 francs); elles ont diminué sur celles de Hasselt à Maeseyck (de 72,044 francs ⁽¹⁾), et de Tavers à Embresin (de 5,295 francs). Proportionnellement, la plus forte augmentation se constate sur la ligne de Chimay.

*
* * *

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

	En 1911.		En 1910.
Voyageurs	22.45	} 100. "	25.48
Bagages.	1.11		1.16
Marchandises {	6.54		6.17
	59.85		58.60
Finances	0.07		0.06
Équipages	0.12		0.15
Chevaux et bestiaux	0.25		0.27
Produits extraordinaires.	9.85	10.15	

V.

Dépenses d'exploitation.

L'annexe XLVII donne la répartition, par compagnie, des dépenses d'exploitation effectuées en 1911.

Ces dépenses sont ci-après comparées aux chiffres correspondants de 1910 :

	MONTANT TOTAL DES DÉPENSES.		DIFFÉRENCES POUR 1911.	
	EN 1911.	EN 1910.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Chimay	556,246	513,954	+ 42,292	+ 8.23
Gand-Terneuzen	503,546	501,072	+ 2,474	+ 0.49
Hasselt-Maeseyck	301,330 ⁽²⁾	301,698 ⁽³⁾	- 368 ⁽²⁾	- 0.12
Malines-Terneuzen	1,439,247	1,316,310	+ 122,937	+ 9.34
Nord-Belge	11,313,884	10,513,184	+ 800,700	+ 7.62
Tavers-Embresin	37,210	35,578	+ 1,632	+ 4.59
TOTALS . . .	14,151,463 ⁽²⁾	13,481,796 ⁽³⁾	+ 969,667 ⁽²⁾	+ 7.36

Ainsi que le montre ce tableau, l'augmentation totale des dépenses en 1911, par rapport à celles de 1910, est de 969,667 francs ou de 7.56 p. c.

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

(2) Cette somme n'est pas définitive; toutefois, l'écart avec le chiffre exact sera très minime.

(3) Somme rectifiée.

Les frais d'exploitation ont augmenté, en 1911, sur cinq chemins de fer concédés : Nord Belge (de 800,700 francs), Malines à Terneuzen (de 122,937 francs), Chimay (de 42,292 francs), Gand à Terneuzen (de 2,474 francs), et Tavers à Embresin (de 1.632 francs); ils ont diminué sur la ligne de Hasselt à Maeseck (de 368 francs ⁽¹⁾).

Proportionnellement, la plus forte augmentation se constate sur la ligne de Malines à Terneuzen.

VI.

Produits nets de l'exploitation.

L'annexe XLVII indique le montant des recettes nettes de l'exploitation encaissées en 1911 par chacune des compagnies.

Ces produits nets sont, ci-dessous, comparés à ceux de l'exercice 1910.

	MONTANT TOTAL DES RECETTES NETTES.		DIFFÉRENCES POUR 1911.	
	En 1911.	En 1910.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Chimay	467,552	426,519	+ 41,235	+ 9.67
Gand-Terneuzen	285,875	278,620	+ 7,246	+ 2.60
Hasselt-Maeseck	56,207 ⁽²⁾	127,885 ⁽³⁾	— 71,676 ⁽²⁾	— 56.05
Malines-Terneuzen	982,599	954,159	+ 28,260	+ 2.96
Nord-Belge	17,949,726	16,925,805	+1,023,925	+ 6.05
Tavers-Embresin	16,704	25,651	— 6,927	— 29.51
TOTAUX . . .	19,758,465⁽²⁾	18,756,404⁽³⁾	+1,022,059⁽²⁾	+ 5.45

L'accroissement total des recettes nettes, en 1911, en comparaison de celles de 1910, est de 1,022,059 francs ou de 5,45 p. c.

Les bénéfices obtenus en 1911 ont augmenté, par rapport au rendement de l'exploitation en 1910, sur les railways concédés : Nord-Belge (de 1,023,925 francs), Chimay (de 41,235 francs), Malines à Terneuzen (de 28,260 francs), Gand à Terneuzen (de 7,246 francs); ils ont diminué sur les lignes : Hasselt à Maeseck (de 71,676 francs), Tavers à Embresin (de 6,927 francs).

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

(2) Cette somme n'est pas définitive; toutefois, l'écart avec le chiffre exact sera minime.

(3) Somme rectifiée.

Proportionnellement, la progression des recettes nettes a été la plus forte pour les lignes de Chimay (9.67 p. c.) et du Nord-Belge (6.05 p. c.); elle a été de 2.96 p. c. pour la ligne de Malines-Terneuzen et de 2.60 p. c. pour celle de Gand-Terneuzen. Le chemin de fer de Hasselt-Maeseyck accuse une diminution de 56.05 p. c. et celui de Tavers-Embresin de 29.51 p. c.

VII.

Coefficients de l'exploitation.

Le rapport proportionnel des dépenses totales aux recettes brutes de l'exploitation, en 1911, est indiqué à l'annexe XLVII, pour chaque compagnie intéressée.

Voici la comparaison de ces proportions aux mêmes données de 1910 :

	COEFFICIENTS DE L'EXPLOITATION.		DIFFÉRENCES POUR 1911.	
	En 1911.	En 1910.	En plus.	En moins.
	P. C.	P. C.	P. C.	P. C.
Chimay	54.35	54.06	»	0.55
Gand-Terneuzen	65.79	64.26	»	0.47
Hasselt-Maeseyck	84.28 ⁽¹⁾	70.25 ⁽²⁾	14.05 ⁽¹⁾	»
Malines-Terneuzen	59.45	57.98	1.45	»
Nord-Belge.	58.66	58.51	0.55	»
Tavers-Embresin	60.02	60.09	8.95	»
Réseaux réunis.	41.73 ⁽¹⁾	41.50	0.45	»

D'après les chiffres de ce tableau, le rapport pour cent des frais de l'exploitation aux recettes brutes totales de 1911, comparativement aux résultats de l'exercice 1910, a augmenté sur quatre lignes : Hasselt à Maeseyck (de 14.05 p. c.⁽¹⁾), Tavers à Embresin (de 8.95 p. c.), Malines à Terneuzen (de 1.45 p. c.), et Nord-Belge (de 0.55 p. c.); il a diminué sur les lignes Gand à Terneuzen (de 0.47 p. c.) et Chimay (de 0.55 p. c.).

Pour l'ensemble de ces chemins de fer, il a augmenté de 0.45 p. c.

(1) Ce chiffre n'est pas définitif; toutefois, l'écart avec le chiffre exact sera insignifiant.
 (2) Chiffre rectifié.

VIII.

Résultats généraux de l'exploitation.

Les résultats généraux de l'année 1911, comparés à ceux de l'exercice 1910 peuvent se résumer comme il suit :

	En 1911.	En 1910.	Différences pour 1911.
Longueur kilométrique <i>moyenne</i> exploitée	590km.476	591km.422	— 0km946
Parcours kilométrique des trains (voir annexe XLVI).	<u>5,468,297km</u>	<u>5,556,051km</u>	+ 132,246km
Recettes brutes (voir annexe XLVII). . . fr.	53,909,926 ⁽¹⁾	31,918,200 ⁽²⁾	+ 4,991,726
Dépenses d'exploitation (—)	<u>14,451,465⁽¹⁾</u>	<u>15,181,796⁽²⁾</u>	+ 969,667
Recettes nettes (—) . . . fr.	49,758,465 ⁽¹⁾	18,756,404 ⁽²⁾	+ 1,022,059
Rapport proportionnel des dépenses d'explo- tation au total général des recettes.	41.73 p. % ⁽¹⁾	44.50 p. %	+ 0.43 p. %.

Par unité de trafic, ces résultats donnent, en 1911, 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	17,153	9,320	7,833	2.6502	4.4399	4.2103	
Gand à Terneuzen	19,218	12,258	6,960	3.2853	2.0956	4.4897	
Hasselt à Maeseyck	8,813	7,428	4,385	1.6908	4.4250	0.2658	
Malines à Terneuzen	35,753	24,249	14,504	4.0368	2.3992	4.6376	
Nord-Belge.	170,156	63,786	104,370	7.3336	2.8353	4.4983	
Taviers à Embresin	5,715	3,944	4,771	4.3479	0.9303	0.4176	
Pour l'ensemble des lignes. {	En 1911.	86,843	36,242	50,601	6.2012	2.5879	3.6133
{	En 1910.	81,514	33,679	47,865	5.9816	2.4703	3.5114
Différences en 1911.	+ 3,999	+ 2,563	+ 2,736	+ 0.2196	+ 0.4174	+ 0.4022	

IX.

Personnel.

L'annexe XLVIII présente la situation numérique, par compagnie, du personnel utilisé par les chemins de fer concédés à la fin de l'année 1911.

En voici les chiffres totaux comparés aux données correspondantes de 1910 :

	En 1911.	En 1910.	Différences pour 1911.
Fonctionnaires et employés de tous grades.	1,179	1,146	+ 33
Agents divers et ouvriers	<u>3,702</u>	<u>3,572</u>	+ 130
Totaux.	4,881	4,718	+ 163

(1) Ces chiffres ne sont pas définitifs ; toutefois, l'écart avec les chiffres exacts sera minime.
(2) Chiffres rectifiés.

X.

Accidents.

L'annexe XLIX donne le relevé, par compagnie, des accidents survenus aux personnes, en 1911, sur les chemins de fer concédés. Ce relevé, comparé à celui des accidents qui se sont produits en 1910, peut se résumer comme il suit :

		NOMBRE DE VICTIMES			
		Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
A. Par le fait du service (collisions et déraillements)	Voyageurs	»	»	406	406
	Agents des compagnies	4	4	3	5
	Personnes étrangères au service, autres que des voyageurs	»	»	»	»
Ensemble. {					
En 1911. . .		4	4	409	414
En 1910. . .		»	»	»	»
Différences pour 1911. . .		+ 4	+ 1	+ 409	+ 414
B. Par le fait des victimes ou de circonstances diverses (imprudence, suicide, etc.)	Voyageurs	2	4	»	6
	Agents des compagnies	2	22	15	39
	Personnes étrangères au service, autres que des voyageurs.	8	9	6	23
Ensemble. {					
En 1911. . .		12	35	24	68
En 1910. . .		16	23	26	65
Différences pour 1911 . .		- 4	+ 12	- 5	+ 3
TOTAUX . . {					
En 1911. . .		13	36	430	479
En 1910. . .		16	23	26	65
Différences pour 1911. . .		- 3	+ 13	+ 104	+ 414

XI.

Contraventions.

Le nombre des contraventions aux lois et aux règlements de police, constatées pendant les années 1911 et 1910 sur les chemins de fer concédés, est indiqué ci-après :

	En 1911.	En 1910.
Circulation illégale sur les voies ferrées et dans les stations.	12	6
Entraves apportées à la circulation des trains.	»	4
Érection d'établissements prohibés dans la zone asservie des chemins de fer	2	1
Contraventions aux mesures de précaution à observer par les usagers des passages à niveau privés	»	1
Voyageurs dépourvus de billets ou munis de coupons irréguliers	24	18
Voyageurs descendus des trains ou montés sur des trains en marche ou du côté opposé à celui qui est indiqué par l'administration	9	7
Voyageurs ayant pris place dans des compartiments réservés aux dames ou dans des véhicules dont l'accès est interdit au public	1	»
Voyageurs ayant fumé dans des compartiments réservés aux non-fumeurs ou ayant ouvert, malgré les protestations des autres voyageurs, des glaces de portières du côté d'où venait le vent	3	1
Voyageurs ayant commis d'autres contraventions relatives à la police des trains de voyageurs.	5	6
Fausse déclarations sur l'espèce, le poids ou la quantité des marchandises expédiées par chemin de fer.	1	»
Totaux	57	44
Augmentation pour 1911.	15	

XII.

Améliorations et innovations.

CHIMAY, GAND A TERNEUZEN, HASSELT A MAESEYCK, NORD-BELGE,
 MALINES A TERNEUZEN ET TAVIERS A EMBRESIN.

Les principales améliorations et innovations réalisées en 1911 dans les divers services des lignes concédées sont les suivantes :

Les compagnies de Chimay, Gand à Terneuzen, Hasselt à Maeseyck, Nord-Belge et Malines à Terneuzen ont généralement apporté à leur tarif intérieur les modifications, qui les intéressaient, apportées par l'administration des chemins de fer de l'État à ses propres tarifs et elles ont adhéré, également pour ce qui les concernait, aux modifications faites aux tarifs mixtes et internationaux.

La compagnie du Nord-Belge a, en outre, établi des relations pour abonnements d'ouvriers, à un déplacement par semaine, avec la compagnie de Malines à Terneuzen et elle a publié une nouvelle édition de son tarif intérieur pour le transport des marchandises, tapissières, valeurs, œuvres d'art, animaux, etc.

La compagnie de Tavier à Embresin a agi comme les autres compagnies pour son service intérieur (elle ne participe pas aux relations mixtes et internationales).

CHIMAY.

Installation de lampes « Lux » à incandescence par le pétrole ordinaire pour l'éclairage des voies des stations de Momignies et de Chimay.

Installation d'un indicateur de voie en impasse à l'aiguille n° 5 de la station de Chimay.

GAND A TERNEUZEN.

Construction d'une voie de 185 mètres de longueur à Terdonck.

Achat de 25 wagons ouverts de 15 tonnes et de 2 wagons-citernes.

Agrandissement des ateliers de Selzaete. Construction d'une grande cheminée.

HASSELT A MAESEYCK.

Mise en œuvre de 48 rails en acier de 9 mètres (58 kilogrammes par mètre courant) en remplacement de 72 rails en fer de 6 mètres (35 kilogrammes par mètre courant).

Mise en œuvre de 24 billes supplémentaires en chêne, soit 4 bille en plus par longueur de voie de 9 mètres.

MALINES A TERNEUZEN.

Substitution, sur une longueur de 5,428.25 mètres courants de voie, de rails de 40^k.650 par mètre courant à des rails, type Nord, de 50 kilogrammes par mètre courant.

Complément de l'aménagement de la gare de Bornhem par la construction d'une rampe de chargement, le placement d'un pont à peser de 50 tonnes, le pavage de la cour aux marchandises sur une surface de 2,315 mètres carrés et le prolongement du mur de quai d'embarquement sur une longueur de 60^m.40.

Acquisition d'une bascule pour charrettes pour la gare d'Axel.

Prolongement de 280 mètres de la 4^e voie de la gare d'Axel.

Acquisition de terrains pour l'aménagement de la gare d'Axel, l'établissement de la double voie entre cette gare et Sluiskil et pour la construction d'un raccordement.

Acquisition au sud de Terneuzen d'un terrain de 24 hectares pour l'établissement d'une nouvelle gare maritime.

Prolongement de 544 mètres de la voie provisoire établie sur la contre-digue du canal, à Terneuzen.

Erection d'un pavillon pour latrines à la halte d'Eigenloo.

Commande de 4 fortes locomotives, de 3 locomotives de manœuvre, de 300 wagons de 20 tonnes pour le transport des cokes et de 15 wagons plats de 15 tonnes.

Acquisition de 112 nouvelles bâches, de 75 chaufferettes et de divers outils.

NORD-BELGE.

Transfert de Statte à Andenne, les dimanches et jours de fête, du point de départ du train n° 204, afin de donner plus de facilité aux ouvriers de la région d'Andenne se rendant dans les usines de la « Nouvelle Montagne » à Engis et à La Mallicue.

Création, à la demande de plusieurs charbonnages de la rive gauche de la Meuse, d'un nouveau train-tramway d'ouvriers, n° 230, entre Tilleur et Flémalle-Haute, en correspondance à cette dernière gare avec le train-tramway n° 68 de Liège-Longdoz pour Namur.

Mise en marche les dimanches et jours de fête, pendant les mois de juillet, d'août et de septembre, à l'occasion de l'exposition de Charleroy, de deux trains express entre Liège-Longdoz et Charleroy.

Organisation de deux trains supplémentaires nos 166 et 155, de Marchienne-Zone à Erquelines et vice-versa, afin d'assurer, dans de meilleures conditions, le transport de nombreux ouvriers occupés dans la région d'Erquelines.

Octroi d'arrêts nouveaux :

du train-tramway n° 68, à Kinkempois;

du train-tramway n° 60, à Ampsin, les dimanches et jours de fête;

du train-tramway n° 75, au passage à niveau, rue du Chêne, à Flémalle;

du train-tramway n° 215, au passage à niveau de la rue de la Meuse, à Flémalle;

du train n° 1206, à Waulsort-Village.

Modifications de l'horaire des trains 96, 25 et 1554, afin d'assurer des correspondances avec des trains de l'administration des chemins de fer de l'Etat, les deux premiers à Yvoir, le troisième à Mons.

VOIES ET TRAVAUX.

Liège (Longdoz). — Aménagement d'un local pour les laveurs dans l'ancienne remise des voitures.

Kinkempois. — Etablissement d'une relation directe entre les voies de débranchement et les voies du dépôt de l'Etat.

Raccordement par aiguille de la 4^e voie en impasse des triages de droite avec la tête du groupe de formation.

Ougrée. — Agrandissement de la halle aux marchandises.

Flémalle-Haute. — Reconstruction de la marquise du bâtiment des voyageurs et amélioration des quais à voyageurs.

Sclessin. — Aménagement des chemins d'accès. Dédoublage de la voie de ceinture.

Tilleur. — Allongement des quais à voyageurs.

Engis. — Modification de la distribution du bâtiment des voyageurs.
Allongement des quais à voyageurs.

Hermalle. — Allongement des quais à voyageurs.

Ampsin. Idem.

Huy. Idem.

Namêche. — Allongement de la voie de garage de droite.

Marche-les-Dames. — Allongement des quais à voyageurs.

Beez. — Construction d'un bâtiment pour fournil avec four, remise à outils et à charbon.

Points d'arrêt de Renory, Pont du Val, Béguines. — Allongement des quais à voyageurs.

Halte de Waulsort. — Allongement des quais à voyageurs.

Kil. 0 à 106,965. Amélioration des voies principales à la bifurcation de Renory.

Établissement de garde-corps métalliques sur les deux têtes d'un passage sous voie à Haute-Flône.

Agrandissement des maisonnettes de gardes des passages n° 60, n° 65, n° 96 et n° 98.

Saint-Martin. — Construction d'un dortoir pour les mécaniciens.

Fontaine-Valmont. — Remplacement du pont à bascule de 20 tonnes par un pont de 50 tonnes muni d'un appareil de calage.

Substitution d'un tablier en acier à une seule travée au tablier à 2 travées à 5 ponts de la ligne de Charleroy à Erquelines.

TRACTION ET MATÉRIEL.

Accroissement. — 6 locomotives-tenders, dites de grande banlieue, à 2 essieux accouplés et à 2 bogies, ont été livrées en remplacement du matériel réformé ou en augmentation d'effectif.

Diminution. — Retrait de la circulation de : 1 locomotive « Creusot » avec son tender; 1 locomotive « Mammoth » avec son tender; 1 locomotive-tender « Tramway ».

Améliorations. — Application d'appareils d'émission de vapeur pour le chauffage des trains à une locomotive « Tramway ».

Remplacement de la chaudière à 8k.5 d'une locomotive à 4 essieux accouplés par une chaudière nouvelle à 10 k.; la puissance de traction de la machine a été ainsi portée de 180 à 240 unités. Les réservoirs à eau du tender ont été également agrandis.

Locomotive à marchandises à 4 essieux accouplés à tender séparé, transformée en locomotive-tender.

Construction de 20 fourgons lestés 20 tonnes à 2 essieux, sur châssis de 6 mètres, munis d'un frein à 8 sabots, fonctionnant par le vide et sous l'action d'un appareil de serrage à contre-poids à vis et à cric, avec déclanchement par le mécanicien.

Construction de 217 tombereaux de 20 tonnes à 2 freins à main avec barre de faitage mobile.

Construction de 30 tombereaux de 20 tonnes à guérite et à frein à vis.

Construction de 125 wagons plates-formes de 10 mètres de longueur à ranchers et à côtés et bouts se rabattant extérieurement, munis de 2 freins à main.

Construction d'un wagon couvert pour chargement de 20 tonnes, à portes roulantes, châssis de 7^m.70, caisse à ossature métallique, à 2 freins à main.

Construction de 15 tombereaux de 20 tonnes, à 2 freins à main, en remplacement de wagons à houille, à caisse fixe, de 10 tonnes, démolis dans des accidents ou arrivés à limite d'usure.

Acquisition de 114 bâches.

Services électriques. — Contrôle électrique de nouvelles aiguilles et d'un signal carré à Kinkempois.

Contrôle électrique de deux indicateurs tournants et de six aiguilles.

Installation d'une relation téléphonique entre les postes A et B, à Namèche.

Installation d'avertisseurs électriques à 14 passages à niveau de la ligne de Namur à Liège.

Contrôle électrique des aiguilles 41a et 41c, à Flémalle-Haute.

Installation d'une relation téléphonique directe entre les gares de Liège (Guillemins) et de Flémalle-Haute.

Installation de relations téléphoniques entre le bâtiment principal et les postes voisins de Kinkempois et d'Ougrée.

Installation d'une relation téléphonique entre le bâtiment principal et le poste A, à Amay.

Installation du contrôle électrique d'une aiguille de la cabine I, à Saint-Martin.

Éclairage. — Installation de l'éclairage électrique dans la halle d'Ougrée agrandie.

Substitution de l'éclairage électrique à l'éclairage au gaz, à Statte.

Alimentation, par le courant alternatif, de l'éclairage électrique des ateliers de Saint-Martin.

Substitution de l'éclairage électrique à l'éclairage Washington, à Flémalle-Haute.

Substitution de l'éclairage électrique à l'éclairage au pétrole, à Engis, Ampsin et Béguines.

Installation de lampes Washington à Lobbes, Hastières, Jambes, Yvoir et Quévy.

Installation de lampes belges à Namèche, Lustin et Godinne.

(2)

**ANNEXES
DE LA PARTIE A**

I. — Premier établissement.		
A. — Lignes construites directement par l'État :		
a) Lignes en exploitation et parachèvement y relatif fr.	606,972,032 55	} 759,145,414 55
b) — en construction (voir page 15).	92,565,489 90	
c) Travaux en cours d'exécution	27,566,566 91	
d) Aliénations d'immeubles, subsides, etc	12,039,325 21	
B. — Lignes construites à forfait :		
a) Lignes en exploitation	156,007,124 10	} 178,580,463 68
b) Parachèvement { travaux livrés à l'exploitation	22,228,754 85	
	— en cours d'exécution	141,604 75
C. — Lignes rachetées :		
a) Coût des lignes (voir détails annexe IX)	814,654,558 04	} 996,769,500 80
b) Parachèvement y effectué par l'État { travaux livrés à l'exploitation	178,322,941 17	
	— en cours d'exécution	3,502,220 69
D. — Lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts des recettes :		
a) Parachèvement effectué par l'État { travaux livrés à l'exploitation	10,801,115 79	} 10,896,254 89
	— en cours d'exécution . . . . .		5,141 10
E. — Sommes appliquées aux dépendances des stations de tout le réseau exploité : signaux, excentriques, rails mobiles, évitements, plates-formes tournantes, réservoirs, colonnes hydrauliques, candélabres, pavage, éclairage électrique et au gaz, etc.		77,582,074 54
F. — Dépenses générales pour études de projets de construction de lignes : personnel, mobilier et frais de bureau, etc.		20,256,975 04
G. — Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines fixes, outillage et installations électriques des services de la traction (ateliers, dépôts, etc.) :		
Commandé par l'État	674,081,192 88	} 768,100,551 85
Repris aux compagnies.	94,059,558 95	
<i>Ensemble du capital de premier établissement fr.</i>		2,790,909,215 13
II. Dépenses de parachèvement imputées sur les budgets de l'exploitation (1) .		11,090,458 79
III. Recettes.		
a) Recettes brutes de l'exploitation. (Recouvrements effectués)		7,370,895,081 61
b) Produits divers encaissés par l'administration des domaines pour le compte du chemin de fer		11,785,606 89
IV. Approvisionnements en dépôts. (Annexes XVII et XXIX.)		58,877,289 66
<i>Total de l'actif fr.</i>		10,243,555,632 08

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

au 31 décembre 1911.

PASSIF.

I. Capital		
Dotation dont le Trésor a disposé pour l'amortissement (annexe IV) :		
a) de la dette consolidée fr.	515,041,927 90	
b) des capitaux correspondant à des rentes ou annuités (1).	65,856,009 85	378,977,937 75
		391,017,262 96
Amortissements indirects (aliénations d'immeubles, etc.) (annexe VII)		12,059,525 21
Reste à amortir :		
a) de la dette consolidée	2,068,821,388 47	
b) des capitaux correspondant à des rentes ou annuités (1)	351,070,565 70	2,309,801,052 17
<i>Montant du capital de premier établissement.</i> . . . fr.		2,790,909,215 13
II. Charges financières du capital. (Annexe IV).		
Intérêts et amortissement		2,532,569,640 10
III. Redevances et loyers. (Annexe IV.)		
Parts des recettes attribuées aux sociétés dont l'État exploite les lignes		270,124,457 11
Loyer de la ligne de Spa à la frontière		13,501,538 83
Quote-part du loyer de la ligne d'Anvers à Rotterdam		8,265,480 »
IV. Dépenses. (Annexe V)		
Dépenses d'exploitation		4,409,165,139 41
Pensions des anciens fonctionnaires et employés imputées sur le budget de la dette publique		28,630,124 »
<i>Total du passif</i> fr.		10,143,170,394 58
Pour balance. { Parachèvement sur compte d'exploitation fr.	11,090,438 79	
{ Approvisionnements en réserve dans les dépôts	58,877,289 66	100,385,257 50
{ Solde actif fin 1911	50,417,509 05	
<i>Ensemble</i> fr.		10,243,555,632 08

(1) 65,856,009 85 + 551,070,565 70 = 597,006,375 55, montant des capitaux correspondant à des rentes ou annuités et dont le détail figure à la page 201 de la Situation générale du Trésor public au 1^{er} janvier 1912.

Chapitres et articles du budget.		
Services communs.		
7	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés fr.	568,001 81
8	Salaires des auxiliaires, des agréés et des ouvriers	191,781 »
9	Imprimés, tarifs, coupons de voyageurs, fournitures de bureau, etc.	1,514,525 82
10	Subsides aux caisses d'assurance et de retraite des fonctionnaires et employés repris du Grand Central Belge et de la société anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale	590,650 52
11	Secours exceptionnels aux ouvriers	265,442 »
12	Conférences des chemins de fer belges et frais de conférences internationales ; congrès des chemins de fer	20,951 62
		2,692,512 77
Voies et travaux.		
15	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés } entretien fr.	2,718,185 72
14	Salaires des agréés et des agents de surveillance et de police de la route.	(1) 527,968 51
15	Billets, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie.	10,216,445 99
16	Travaux d'entretien, d'amélioration et de renouvellement des voies, bâtiments, etc.	7,461,425 89
		(2) 15,252,646 68
		56,156,272 50
Traction et matériel.		
17	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés fr.	5,108,222 58
18	Salaires des agréés et des ouvriers	32,769,525 50
19	Primes d'économie et de régularité	1,642,725 50
20	Combustible et autres objets de consommation pour la traction des convois.	29,622,065 »
21	Entretien, réparation et renouvellement du matériel	40,225,715 15
		107,566,949 55
Transports.		
22	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés fr.	17,650,716 26
23	Salaires des agréés, des gardes temporaires et des ouvriers ; camionnage et manœuvres par chevaux	17,578,611 50
24	Primes de régularité	857,245 07
25	Frais d'exploitation	5,480,995 28
26	Publicité commerciale	580,975 72
27	Pertes et avaries	6,485,750 06
28	Primes pour constatation de fausses déclarations	9,997 10
		48,411,296 19
Perception des recettes et contrôles.		
29	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés fr.	2 568,245 15
30	Salaires des auxiliaires et des ouvriers.	288,588 »
		2,856,655 15
Traitements de disponibilité.		
VI. 55	Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité (part du chemin de fer) fr.	96,665 89
Caisse des ouvriers.		
IX. 56	Subside à la caisse des ouvriers (part du chemin de fer) fr.	5,955,740 11
Dépenses exceptionnelles.		
Loi du 18 août 1907 litt. b du 2 ^e de l'article 2.	Abonnement des lignes de la Flandre Occidentale autres que celle de Menin à Roulers fr.	4,765 58
		201,518,651 50
		Ensemble fr.
		527,968 51
		200,990,685 08
		Reste pour les dépenses définitives de 1910
		200,990,685 08
		2,081,717 »
		Ensemble des dépenses fr.
		203,072,380 08
		Excédent des recettes sur les dépenses fr.
		106,424,503 73
		Total fr.
		309,496,883 81

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

(2) Y compris des transferts d'allocations de fr. 26,074-27 provenant d'exercices clos.

Produits de l'exploitation.		
Recettes du trafic.	Voyageurs fr.	105,109,981 66
	Tickets d'entrée dans les stations	558 075 .
	Bagages	5,000,501 85
	Petites marchandises	17,656,576 75
	Grosses marchandises	177,549,282 08
	Finances.	275,729 78
	Equipages	197,688 69
	Chevaux et bestiaux	2,859,529 20
	Produits extraordinaires	5,854,070 29
		508,599,855 50
	Produits divers : location de terrains, de bâtiments, etc., vente d'herbages, d'objets trouvés, etc., encaissés par le département des finances pour compte du chemin de fer (voir annexe VII) . . .	897,050 51
	Total. fr.	309,496,883 81

Chapitres et articles du budget		
	Services communs	
7	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés fr.	860,466 »
8	Salaires des ouvriers	157,943 »
9	Imprimés, tarifs, coupons de voyageurs, fournitures de bureau	1,298,573 »
10	Subsides aux caisses d'assurance et de retraite des fonctionnaires et employés repris du Grand Central Belge et de la société anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale	265,500 »
41	Secours exceptionnels aux ouvriers	202,090 »
42	Conférences des chemins de fer belges et frais de conférences internationales; congrès des chemins de fer.	16,042 »
		2,000,614 »
	Voies et travaux.	
43	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés { entretien . . . fr.	(1) 2,890,258 »
	{ construction	(2) 573,806 »
44	Salaires des agents de surveillance et de police de la route	40,770,350 »
45	Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie	7,472,788 »
46	Travaux d'entretien, d'amélioration et de renouvellement des voies, bâtiments, etc.	(3) 15,934,004 »
		37,642,406 »
	Traction et matériel.	
47	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés fr.	(1) 3,582,360 »
48	Salaires des ouvriers	(1) 31,748,534 »
49	Primes d'économie et de régularité	1,784,827 »
20	Combustible et autres objets de consommation pour la traction des convois	31,692,856 »
21	Entretien, réparation et renouvellement du matériel.	(1) (4) 38,535,790 »
		110,364,376 »
	Transports.	
22	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés fr.	22,726,429 »
23	Salaires des gardes temporaires et des ouvriers; camionnage et manœuvres par chevaux	14,062,984 »
24	Primes de régularité	1,392,977 »
25	Frais d'exploitation.	(1) 5,907,430 »
26	Publicité commerciale	310,077 »
27	Pertes et avaries.	6,367,000 »
28	Primes pour constatation de fausses déclarations	40,000 »
		50,776,897 »
	Perception des recettes et contrôles	
29	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés fr.	2,834,725 »
30	Salaires des ouvriers	128,768 »
		2,963,483 »
	Traitements de disponibilité.	
V. 53	Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité (part du chemin de fer). fr.	85,704 »
	Caisse des ouvriers.	
VIII. 56	Subside à la caisse des ouvriers (part du chemin de fer) fr.	3,243,375 »
IX. 57	Exécution des obligations résultant de la loi du 24 décembre 1903 (part du chemin de fer). fr.	1,257,917 »
	Dépenses exceptionnelles.	
Loi du 18 août 1907, litt. b du 2 ^e de l'art. 2.	Abonnement des lignes de la Flandre Occidentale, autres que celle de Menin à Roulers. fr.	688 »
	<i>Ensemble.</i> fr.	208,935,160 »
	A déduire pour être reporté au capital. fr.	573,806 »
	Reste pour les dépenses approximatives de 1914 fr.	208,361,354 »
	Pensions des anciens fonctionnaires et employés imputées sur le budget de la Dette publique fr.	2,283,685 »
	<i>Ensemble des dépenses.</i> fr.	210,645,039 »
	Excédent des recettes sur les dépenses fr.	103,227,705 64
	Total fr.	313,872,744 64

(1) Y compris la part du chemin de fer dans les dépenses du service d'électricité, liquidées à charge des crédits du chapitre (er, « administration centrale » du budget.
(2) Cette dépense, bien que liquidée à charge du budget ordinaire, est déduite ci-dessous du compte d'exploitation pour être rattachée au capital de premier établissement auquel elle incombe
(3) Y compris un transfert d'allocation de fr. 319.10 provenant d'exercices clos.
(4) Y compris un transfert d'allocation de 2.720,815 francs provenant d'un exercice clos

Produits de l'exploitation.		
Recettes du trafic.	Voyageurs	fr. 98,219,895 57
	Tickets d'entrée dans les stations.	324,481 60
	Bagages.	2,740,826 50
	Petites marchandises.	18,392,597 04
	Grosses marchandises	188,024,927 54
	Finances	284,948 03
	Équipages.	204,787 36
	Chevaux et bestiaux	2,917,287 53
	Produits extraordinaires.	2,182,746 10
		313,292,497 27
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. (Voir annexe VII) .		580,247 37
Total		fr. 313,872,744 64

		Réseau exploité par l'État.	
Dépenses approximatives de l'exploitation (annexe IIbis) . . . fr.		208,361,354 »	313,292,497 27
	Pensions des anciens fonctionnaires et employés imputées sur le budget de la Dette publique fr.	2,283,685 »		580,247 37
Charges financières (Annexe IV)	Intérêts	76,189,346 95	
		de la dette consolidée. . fr. 64,124,254 73	
	des annuités de rachat . fr. 12,065,092 22		
	Amortissements.	20,000,968 30	
de la dette consolidée. . fr. 15,888,693 33			
	des annuités de rachat . fr. 4,117,269 97		
Parts des recettes des sociétés dont l'État exploite les lignes et loyer de la ligne de Spa à la frontière Grand-Ducalé fr.		6,804,132 74	
Ensemble des dépenses et des charges . . . fr.		313,639,481 99	
Bénéfice net (approximatif de l'exercice)		233,262 65	
Total. . . fr.		313,872,744 64	313,872,744 64

37.)

N° IV. — *Capital de premier établissement et charges financières
depuis l'origine.*

N° IV. — Capital de premier établissement et

ANNÉES.	DÉPENSES effectuées à la fin de chaque exercice. Capital de premier établissement.	CHARGES DES						
		A LA DETTE CONSOLIDÉE.				AUX RENTES ET ANNUITÉS.		
		Intérêts.		Amor- tissement.	Total.	Intérêts.	Amor- tissement.	Total.
		Taux.	Montant.						5	6	7	8	9
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1835	1 014 453 02	4 39	121 982 98	1 925 82	123 888 80	"	"	"
1836	13 488 488 26	4 39	103 860 43	14 801 44	418 661 27	"	"	"
1837	26 404 676 04	4 39	874 832 84	10 967 23	915 800 12	"	"	"
1838	40 274 444 81	4 32	1 137 690 22	80 932 86	1 518 623 08	"	"	"
1839	57 281 621 47	4 32	2 401 267 14	121 082 15	2 226 269 29	"	"	"
1840	77 308 896 12	4 88	3 285 855 56	479 762 14	3 165 647 61	"	"	"
1841	102 801 740 08	4 89	4 396 324 18	217 027 56	4 613 351 74	"	"	"
1842	123 976 406 45	4 89	5 561 153 32	329 072 08	5 833 225 38	"	"	"
1843	137 572 211 22	4 90	6 337 456 76	401 782 67	6 739 479 43	"	"	"
1844	144 746 810 20	4 61	6 483 538 70	453 629 21	6 937 467 91	"	"	"
1845	149 713 614 35	4 66	6 740 415 60	488 568 81	7 228 714 44	"	"	"
1846	158 292 012 06	4 66	6 975 610 96	517 656 44	7 493 267 40	"	"	"
1847	169 236 776 63	4 67	7 203 335 92	552 004 44	7 755 340 36	"	"	"
1848	163 514 644 23	4 74	7 406 067 88	586 187 01	7 992 254 89	"	"	"
1849	166 449 658 52	4 71	7 590 811 76	607 242 42	8 198 054 18	"	"	"
1850	167 401 262 92	4 71	7 560 960 20	633 915 99	8 244 885 19	"	"	"
1851	167 677 125 71	4 71	7 583 737 87	658 782 33	8 239 720 20	"	"	"
1852	168 320 029 16	4 73	7 020 229 44	676 788 64	8 297 018 08	"	"	"
1853	170 147 427 32	4 73	7 444 828 72	700 212 71	8 342 039 43	"	"	"
1854	174 040 037 60	4 54	7 418 791 40	721 898 99	8 148 620 39	"	"	"
1855	179 092 726 56	4 54	7 586 075 02	768 251 19	8 344 926 21	"	"	"
1856	182 369 576 66	4 54	7 714 432 81	795 939 37	8 537 372 18	"	"	"
1857	189 878 747 89	4 54	7 795 240 30	829 877 96	8 625 148 26	661 643 34	40 688 66	672 330 "
1858	205 011 870 81	4 54	7 892 721 39	863 453 48	8 756 182 87	661 102 33	41 227 67	672 330 "
1859	201 018 340 "	4 51	7 939 008 61	898 620 88	8 837 635 52	660 633 93	41 798 07	672 330 "
1860	207 304 879 96	4 51	7 908 378 67	927 653 49	8 893 032 16	659 930 75	42 393 25	672 330 "
1861	211 122 114 09	4 52	8 104 182 81	1002 135 "	9 063 617 81	659 309 33	43 020 67	672 330 "
1862	217 112 562 47	4 52	8 300 643 30	1 046 484 97	9 305 998 27	658 650 47	43 679 83	672 330 "
1863	223 202 441 90	4 53	8 590 371 36	1 052 707 14	9 641 081 37	657 957 62	44 372 39	672 330 "
1864	229 203 813 14	4 53	8 782 158 67	1 105 240 01	9 887 438 68	657 230 02	45 099 98	672 330 "
1865	234 271 025 43	4 53	9 055 965 96	1 151 474 25	10 210 140 22	656 465 59	45 864 44	672 330 "
1866	239 703 720 15	4 53	9 535 516 82	1 215 961 20	10 741 478 02	655 762 45	46 687 65	672 330 "
1867	251 185 937 79	4 52	9 376 247 49	1 295 720 03	11 271 967 52	654 848 65	47 514 36	672 330 "
1868	265 448 727 15	4 52	10 204 655 74	1 359 965 69	11 564 561 43	653 932 15	48 307 65	672 330 "
1869	279 310 548 17	4 54	10 392 656 67	1 444 482 81	11 806 139 48	653 000 76	49 120 21	672 330 "
1870	279 301 064 88	4 54	10 612 433 35	1 470 145 31	12 112 478 66	652 022 21	50 007 79	672 330 "
1871	319 432 104 55	4 59	11 031 198 13	1 541 469 47	13 177 67 60	4 191 309 13	48 020 87	1 239 330 "
1872	359 517 928 43	4 51	12 738 581 25	1 666 957 43	14 103 538 68	4 193 341 "	51 269 "	1 244 580 "
1873	548 684 048 94	4 29	16 094 403 81	1 837 297 91	17 931 701 72	4 197 037 19	408 667 81	1 605 705 "
1874	640 090 972 88	4 29	17 649 310 62	2 182 740 39	19 832 037 01	4 227 702 93	434 132 07	5 361 885 "
1875	597 590 760 40	4 29	18 601 020 03	2 342 288 88	20 943 308 91	4 309 959 31	452 080 69	5 302 040 "
1876	671 506 662 60	4 29	21 585 377 82	2 401 662 "	21 987 039 82	4 391 480 28	470 409 72	5 361 890 "
1877	900 225 344 93	4 26	22 405 113 73	2 760 134 63	25 165 248 36	4 224 749 32	960 073 36	13 684 822 68
1878	951 381 150 07	4 23	23 881 169 96	2 931 141 18	26 812 311 44	4 283 169 98	998 367 02	13 839 012 "
1879	991 215 727 66	4 23	25 723 309 48	3 178 761 36	28 902 070 84	4 315 689 36	1 012 033 22	13 857 721 58
1880	1 044 586 844 26	3 96	25 737 167 87	3 393 321 76	29 130 489 63	4 251 991 31	1 081 020 69	13 833 012 "
1881	1 104 634 952 03	3 96	28 001 366 87	3 645 870 97	31 647 237 84	4 270 240 70	1 125 662 30	13 833 012 "
1882	1 171 901 095 11	3 94	30 635 961 45	3 919 686 12	34 035 650 67	4 262 697 77	1 170 899 23	13 833 397 "
1883	1 201 440 334 93	3 93	31 648 026 61	4 252 832 32	35 900 868 93	4 245 318 26	1 218 773 71	13 834 092 "
1884	1 220 574 063 39	3 93	32 445 388 91	4 469 600 62	36 914 989 53	4 265 990 60	1 274 476 40	13 833 467 "
1885	1 232 288 063 44	3 93	32 878 697 44	4 664 757 41	37 540 451 46	4 254 689 01	749 880 96	13 264 567 "
1886	1 244 837 049 21	3 91	35 404 483 55	4 836 542 93	41 240 906 48	4 001 667 57	777 934 43	9 779 542 "
1887	1 257 659 390 20	3 57	33 515 483 15	6 279 948 42	38 795 041 57	4 961 831 93	809 835 97	9 771 467 "
1888	1 270 525 908 25	3 57	33 791 356 32	5 476 958 "	39 268 344 32	4 928 784 69	842 632 41	9 771 417 "
1889	1 285 788 56 01	3 56	33 998 072 18	5 680 670 36	39 679 012 51	4 894 382 74	876 984 26	9 771 387 "
1890	1 303 085 323 33	3 57	34 162 190 48	5 895 122 89	41 357 914 37	4 854 375 30	912 741 70	9 771 317 "
1891	1 329 270 483 51	3 55	34 670 291 66	6 124 989 66	40 794 981 32	4 818 250 82	949 366 18	9 767 817 "
1892	1 339 193 043 15	4 53	34 888 342 73	6 359 130 19	41 247 172 92	4 776 425 61	988 416 39	9 764 512 "
1893	1 352 095 485 41	3 52	35 133 820 96	6 645 489 53	41 739 310 49	4 786 060 58	1 029 456 42	9 764 517 "
1894	1 376 830 769 74	3 52	35 754 219 12	6 844 913 12	42 363 162 21	4 694 042 29	1 071 049 71	9 765 092 "
1895	1 394 583 046 02	3 46	32 357 944 96	7 120 980 25	39 478 925 21	4 650 275 93	1 114 466 07	9 764 442 "
1896	1 473 004 559 30	3 46	33 356 779 52	7 387 807 81	40 714 387 33	4 604 742 29	1 160 274 71	9 765 017 "
1897	1 775 022 521 51	3 45	39 970 644 06	7 730 169 12	47 704 053 18	4 694 792 74	2 355 678 22	13 440 470 60
1898	1 814 163 945 8	3 43	40 508 161 23	8 040 293 53	49 239 714 81	4 629 649 82	2 426 374 69	13 456 094 60
1899	1 862 090 694 25	3 43	42 326 809 35	9 020 438 77	51 317 248 12	4 678 885 39	1 994 321 61	12 873 207 "
1900	1 914 704 561 29	3 43	43 893 559 67	9 522 663 62	53 116 233 29	4 609 686 61	2 217 053 18	13 826 739 69
1901	2 008 665 376 29	3 43	45 442 292 22	9 964 754 93	55 403 987 15	4 504 108 50	2 330 258 19	13 924 364 60
1902	2 072 646 940 35	3 125	47 101 067 40	10 461 202 30	57 562 289 40	4 505 476 82	2 418 678 37	13 924 452 19
1903	2 134 234 971 36	3 12	49 089 152 72	10 968 648 01	59 635 800 73	4 416 577 91	2 503 434 74	13 919 719 69
1904	2 204 532 834 72	3 115	50 296 341 09	11 482 852 60	61 779 233 60	4 321 400 65	2 596 756 31	13 924 457 49
1905	2 271 319 244 16	3 11	52 024 934 33	12 034 386 97	64 063 321 30	4 237 951 58	2 6 8 668 11	13 936 619 69
1906	2 330 642 439 77	3 11	53 607 815 68	12 607 096 91	66 244 418 63	4 141 040 34	2 793 969 35	13 925 069 69
1907	2 480 536 614 36	3 108	55 053 858 40	13 150 445 12	68 204 363 52	4 112 420 "	3 112 420 "	18 171 920 19
1908	2 584 292 392 35	3 109	58 139 294 84	13 844 807 58	71 974 098 82	4 024 465 53	3 584 702 66	18 305 863 19
1909	2 560 45 37 32	3 113	60 144 705 07	14 544 574 96	74 568 270 01	4 038 644 48	3 790 805 21	16 475 449 69
1910	2 711 076 338 69	3 117	62 372 351 53	15 184 202 28	79 552 554 81	4 207 040 10	3 975 617 09	19 183 557 19
1911	2 774 466 245 13	3 112	64 124 254 73	15 883 863 33	80 667 418 06	4 093 692 22	4 117 269 97	16 482 362 19
			1 748 308 824 20	313 044 927 90	2 051 440 752 10	415 192 878 15	65 336 009 85	481 428 888 "

1) Dont fr. 641,911.69 engagés fin 1834

charges financières depuis l'origine.

CAPITAUX CORRESPONDANT			Parts des compagnies conces- sionnaires.	Loyer de la ligne de Spa à la frontière.	Loyer de la ligne Anvers-Rotterdam.	Total général.	ANNÉES.
ENSEMBLE.							
Intérêts.	Amor- tissement.	Total.					
10	11	12	13	14	15	16	17
121,962 98	1,925 82	123,888 80	-	-	-	123,888 80	1835
403,860 43	11,801 14	415,661 27	-	-	-	415,661 27	1836
874,832 84	40,967 23	915,800 12	-	-	-	915,800 12	1837
1,437,620 22	80,232 86	1,517,853 08	-	-	-	1,517,853 08	1838
2,401,237 41	124,982 15	2,526,219 29	-	-	-	2,526,219 29	1839
3,285,855 50	179,762 11	3,465,617 61	-	-	-	3,465,617 61	1840
4,295,324 18	217,027 06	4,512,351 74	-	-	-	4,512,351 74	1841
5,504,453 32	329,072 06	5,833,525 38	-	-	-	5,833,525 38	1842
6,337,456 76	401,722 67	6,739,179 43	-	-	-	6,739,179 43	1843
6,483,538 70	453,629 21	6,937,167 91	-	-	-	6,937,167 91	1844
6,740,445 00	488,368 84	7,228,814 44	-	-	-	7,228,814 44	1845
6,975,610 91	517,656 41	7,493,267 40	-	-	-	7,493,267 40	1846
7,203,335 92	552,004 44	7,755,340 36	41,368 32	-	-	7,801,708 68	1847
7,408,087 88	680,487 01	8,088,574 89	119,890 58	-	-	8,208,465 47	1848
7,520,811 76	607,219 42	8,128,031 18	305,519 67	-	-	8,433,550 85	1849
7,580,969 20	633,915 22	8,214,884 42	368,455 61	-	-	8,603,340 30	1850
7,589,937 87	655,783 33	8,245,721 20	402,976 91	-	-	8,648,698 11	1851
7,620,229 44	676,788 61	8,297,018 05	424,031 45	-	-	8,721,049 20	1852
7,614,825 72	700,212 71	8,315,038 43	697,769 64	-	-	8,912,808 07	1853
7,418,721 40	721,808 99	8,140,530 39	890,853 81	-	-	9,031,384 03	1854
7,586,675 02	768,250 19	8,354,925 21	1,201,437 75	-	-	9,556,362 96	1855
7,744,432 81	795,222 37	8,539,655 18	1,424,423 90	-	-	9,964,079 08	1856
8,156,883 61	810,661 62	8,967,545 23	1,699,089 74	-	-	10,666,634 97	1857
8,553,831 72	874,081 15	9,427,912 87	1,928,512 87	-	-	11,356,425 74	1858
8,599,612 57	910,422 95	9,509,995 52	1,767,652 77	-	-	11,277,648 29	1859
8,620,215 42	910,046 71	9,530,262 13	1,800,374 68	-	-	11,330,636 81	1860
8,760,192 44	975,455 67	9,735,648 11	1,990,546 45	-	-	11,726,194 56	1861
8,950,163 47	1,010,161 80	9,960,325 27	2,000,911 40	-	-	11,961,236 67	1862
9,218,331 98	1,068,079 39	10,286,411 37	2,147,471 22	-	-	12,433,882 59	1863
9,439,388 59	1,120,379 99	10,559,768 58	2,357,471 48	-	-	12,917,239 76	1864
9,742,431 55	1,170,038 67	10,912,470 22	2,680,408 34	-	-	13,592,878 56	1865
10,191,179 27	1,233,623 75	11,424,803 02	3,081,420 11	-	-	14,504,223 13	1866
10,431,626 11	1,313,231 58	11,744,857 69	3,372,366 88	-	-	15,117,224 57	1867
10,888,687 89	1,378,303 54	12,267,091 43	3,671,291 68	-	-	15,938,383 11	1868
11,045,057 49	1,432,812 05	12,477,869 54	3,562,595 48	-	-	16,040,465 02	1869
11,291,355 56	1,490,453 40	12,781,808 96	3,473,432 97	-	-	16,255,241 93	1870
12,627,607 26	1,683,490 34	14,311,097 60	8,947,687 76	-	-	23,258,785 36	1871
13,029,802 25	1,718,220 43	14,748,022 68	9,988,803 31	116,538 83	-	24,734,364 82	1872
17,291,441 -	2,245,905 72	19,537,346 72	10,933,325 54	600,000 -	-	30,470,732 26	1873
22,677,019 55	2,616,842 46	25,293,862 01	10,914,215 02	50,000 -	-	36,208,077 03	1874
23,510,970 31	2,791,369 57	26,302,339 88	11,210,368 29	500,000 -	-	37,012,708 17	1875
26,476,858 10	2,935,671 72	29,412,529 82	10,934,785 75	500,000 -	-	40,347,315 57	1876
33,332,863 05	3,720,207 99	37,053,071 04	3,261,685 40	500,000 -	-	40,311,756 44	1877
36,715,719 94	3,324,523 50	40,040,243 44	3,461,483 63	500,000 -	-	43,501,727 07	1878
34,538,997 51	3,320,791 58	37,859,789 10	3,620,121 41	500,000 -	-	41,480,010 51	1879
38,184,459 18	3,371,312 45	41,555,771 63	3,501,422 39	500,000 -	298,680 -	45,256,853 02	1880
40,720,616 67	3,771,531 27	44,492,147 94	4,590,599 83	500,000 -	497,800 -	50,489,547 67	1881
42,718,162 22	5,120,385 35	47,838,547 57	4,210,746 28	510,000 -	497,800 -	53,046,093 85	1882
44,263,344 87	5,471,606 06	49,734,950 93	4,283,359 34	500,000 -	497,800 -	55,016,110 21	1883
45,011,379 51	5,737,077 62	50,748,457 13	4,438,796 97	500,000 -	497,800 -	55,684,054 10	1884
45,329,353 48	5,911,637 97	51,240,991 45	3,920,995 41	50,000 -	497,800 -	55,723,819 86	1885
45,406,094 12	5,611,447 36	51,017,541 48	3,824,382 90	50,000 -	497,800 -	55,815,724 38	1886
42,477,315 08	6,089,552 49	48,566,867 57	4,054,734 73	500,000 -	497,800 -	53,619,402 27	1887
42,720,110 91	6,312,620 41	49,032,731 32	4,130,824 43	500,000 -	497,800 -	53,167,555 75	1888
42,829,753 92	6,557,651 02	49,387,404 94	4,385,906 14	500,000 -	497,800 -	54,331,115 68	1889
44,241,063 78	6,808,161 59	51,049,225 37	4,576,415 63	500,000 -	497,800 -	55,703,445 90	1890
42,488,512 18	7,073,353 81	49,561,866 99	4,653,667 91	500,000 -	497,800 -	54,213,366 23	1891
43,664,768 31	7,347,246 58	51,012,014 89	1,495,224 91	500,000 -	497,800 -	56,505,043 83	1892
42,869,881 53	7,633,915 95	50,503,797 48	4,789,256 27	500,000 -	497,800 -	57,293,053 76	1893
44,252,244 44	7,915,962 83	52,168,207 27	5,079,797 39	219,600 -	497,800 -	57,865,814 64	1894
44,969,220 89	8,235,146 32	53,204,367 21	5,083,513 98	219,600 -	497,800 -	58,911,681 19	1895
44,961,821 61	8,548,092 52	53,509,914 13	5,290,089 39	219,600 -	497,800 -	59,017,081 95	1896
44,965,436 80	10,086,087 31	55,051,524 11	5,232,797 99	219,600 -	497,800 -	60,544,321 10	1897
44,965,436 80	10,086,087 31	55,051,524 11	5,232,797 99	219,600 -	497,800 -	60,544,321 10	1898
44,965,436 80	10,086,087 31	55,051,524 11	5,232,797 99	219,600 -	497,800 -	60,544,321 10	1899
44,965,436 80	10,086,087 31	55,051,524 11	5,232,797 99	219,600 -	497,800 -	60,544,321 10	1900
44,965,436 80	10,086,087 31	55,051,524 11	5,232,797 99	219,600 -	497,800 -	60,544,321 10	1901
44,965,436 80	10,086,087 31	55,051,524 11	5,232,797 99	219,600 -	497,800 -	60,544,321 10	1902
44,965,436 80	10,086,087 31	55,051,524 11	5,232,797 99	219,600 -	497,800 -	60,544,321 10	1903
44,965,436 80	10,086,087 31	55,051,524 11	5,232,797 99	219,600 -	497,800 -	60,544,321 10	1904
44,965,436 80	10,086,087 31	55,051,524 11	5,232,797 99	219,600 -	497,800 -	60,544,321 10	1905
44,965,436 80	10,086,087 31	55,051,524 11	5,232,797 99	219,600 -	497,800 -	60,544,321 10	1906
44,965,436 80	10,086,087 31	55,051,524 11	5,232,797 99	219,600 -	497,800 -	60,544,321 10	1907
44,965,436 80	10,086,087 31	55,051,524 11	5,232,797 99	219,600 -	497,800 -	60,544,321 10	1908
44,965,436 80	10,086,087 31	55,051,524 11	5,232,797 99	219,600 -	497,800 -	60,544,321 10	1909
44,965,436 80	10,086,087 31	55,051,524 11	5,232,797 99	219,600 -	497,800 -	60,544,321 10	1910
44,965,436 80	10,086,087 31	55,051,524 11	5,232,797 99	219,600 -	497,800 -	60,544,321 10	1911
2,453,591,702 25	278,977,937 75	2,732,569,640 10	270,121,457 41	14,501,348 84	8,264,480 -	2,824,458,916 94	

(1) Ce loyer, qui était imputé antérieurement sur le budget de la dette publique, est compris, à partir de 1907, dans les parts de recettes allouées aux compagnies dont l'État exploite les lignes.

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

ANNÉES.	LONGUEUR moyenne des lignes exploitées, (Kilom.)	RECouvreMENTS		PARTS DES RECETTES VERSÉES aux sociétés conces- sionnaires.	ENSEMBLE ou recettes brutes.	DÉPENSES D'EXPLOITATION.	PENSIONS.	ENSEMBLE.
		effectués au profit du Trésor.						
		Recettes du trafic.	Produits divers (annexe VII).					
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1835	13.5	263,997 50	365 "	"	269,362 50	168,817 44	"	168,817 44
1836	35.7	825,132 85	461 16	"	825,594 01	431,135 67	"	431,135 67
1837	90.8	1,416,982 94	892 24	"	1,417,875 18	1,189,988 72	"	1,189,988 72
1838	202.6	3,097,833 40	434 26	"	3,098,267 66	2,765,616 64	"	2,765,616 64
1839	273.3	4,249,625 04	31,061 82	"	4,282,686 86	3,082,994 23	"	3,082,994 23
1840	324.7	5,335,167 05	20,729 33	"	5,355,896 38	3,677,964 08	"	3,677,964 08
1841	340.5	6,226,333 66	55,475 43	"	6,281,809 09	4,469,387 95	"	4,469,387 95
1842	398.5	7,458,774 29	43,088 20	"	7,501,862 49	4,496,399 13	"	4,496,399 13
1843	465.5	8,994,439 33	34,382 54	"	9,028,821 87	5,393,854 52	"	5,393,854 52
1844	559 8	11,226,310 87	21,149 88	"	11,247,460 75	5,977,027 03	89 "	5,977,106 03
1845	559.8	12,401,750 22	19,099 99	"	12,420,850 21	6,396,285 15	826 "	6,397,111 15
1846	559.8	13,572,573 03	26,998 19	"	13,599,571 22	7,153,278 78	1,263 "	7,154,541 78
1847	569.6	14,650,367 30	29,652 48	46,368 32	14,776,388 10	9,290,956 09	1,319 "	9,292,275 09
1848	594.9	12,077,885 03	75,050 68	139,890 58	12,302,826 29	8,857,512 47	1,768 "	8,859,280 47
1849	624.6	12,935,920 91	50,096 75	305,510 87	13,291,528 53	8,164,109 73	1,920 "	8,166,029 73
1850	624.6	14,663,625 10	47,250 06	385,155 61	15,099,030 77	9,194,697 39	4,113 "	9,198,810 39
1851	624.6	15,885,488 47	49,826 62	402,976 40	16,338,294 49	8,698,922 91	5,871 "	8,614,753 91
1852	624.6	16,913,207 54	70,829 40	424,031 15	17,408,068 15	8,485,317 16	5,355 "	8,500,672 16
1853	631.4	19,070,468 26	67,693 16	667,760 61	19,745,912 05	10,013,366 05	5,327 "	10,019,687 05
1854	631.6	21,767,685 59	80,835 29	891,853 61	22,748,374 52	11,291,418 49	5,281 "	11,297,709 49
1855	652.4	23,230,743 73	114,083 72	1,201,437 75	24,540,265 20	13,059,256 70	4,759 "	13,064,015 70
1856	713.1	23,091,188 25	126,548 41	1,424,423 99	24,616,169 59	11,638,288 67	7,325 "	14,615,613 67
1857	744.0	24,143,681 94	91,327 42	1,569,050 71	25,773,190 07	14,520,838 79	21,349 "	14,542,397 79
1858	745.7	25,621,238 09	102,880 30	1,683,066 08	27,407,124 47	14,961,971 91	27,650 "	14,989,021 91
1859	745.7	26,313,346 93	95,469 40	1,767,652 77	28,177,469 10	14,505,709 13	27,773 "	14,733,532 13
1860	747.2	27,760,194 15	84,026 46	1,800,374 68	29,641,598 28	14,272,624 50	28,161 "	14,300,787 50
1861	748.6	30,919,514 01	81,927 03	1,990,516 15	32,999,957 22	16,623,661 37	31,961 "	16,655,622 37
1862	748.6	30,588,840 21	115,455 61	2,000,941 10	32,700,236 92	15,209,554 36	32,349 "	15,241,905 36
1863	748 6	31,721,264 37	107,078 72	2,147,171 22	33,975,114 31	15,793,967 80	40,317 "	15,834,280 70
1864	748.6	33,741,531 40	230,914 32	2,357,471 18	36,329,916 90	17,373,116 16	43,410 "	17,416,526 16
1865	749.2	35,608,687 78	104,866 80	2,489,408 34	38,198,962 02	19,762,285 54	53,519 "	19,815,804 54
1866	789 8	34,691,537 91	117,951 64	3,050,420 11	37,859,919 66	24,491,115 07	72,064 "	23,473,179 07
1867	862.7	36,814,562 40	165,163 72	3,372,306 88	40,352,035 "	24,242,467 65	81,936 "	24,324,343 65
1868	862.7	38,191,890 83	135,492 58	3,671,291 68	42,000,475 09	21,075,064 05	79,526 "	24,151,590 05
1869	862 7	39,849,772 91	122,274 75	3,562,595 18	43,534,642 84	24,681,372 77	78,391 "	24,759,763 77
1870	868.7	41,825,030 89	68,195 36	3,473,132 97	45,366,359 22	25,470,728 87	87,294 "	25,558,032 87
1871	1,422.2	57,172,844 33	64,498 47	8,947,687 76	66,185,930 56	35,305,236 06	91,997 "	35,397,142 06
1872	1,469.6	58,428,826 16	172,988 04	9,989,693 31	69,590,317 51	42,629,106 65	91,199 "	42,720,305 65
1873	1,871.1	61,780,273 08	153,789 14	10,933,435 51	72,867,306 71	51,622,667 29	102,232 "	51,724,899 29
1874	1,925.1	77,182,405 81	125,834 43	10,914,315 02	88,222,535 26	60,576,364 07	102,451 "	60,678,815 07
1875	1,966.5	76,393,950 69	107,889 78	11,240,308 29	87,742,148 76	58,795,881 59	121,582 "	58,908,463 59
1876	2,053.2	80,470,164 97	109,735 42	10,034,785 75	90,614,686 14	57,946,882 91	127,747 "	58,074,629 91
1877	2,144.7	87,179,948 82	107,656 99	3,261,685 10	90,549,290 91	55,436,139 29	143,931 "	55,580,080 29
1878	2,435.3	90,909,890 89	98,794 68	3,461,483 63	94,473,169 17	59,291,548 37	188,130 "	59,479,678 37
1879	2,552.0	96,187,064 46	105,708 99	3,620,422 41	99,913,197 86	58,690,393 71	193,161 "	58,881,554 71
1880	2,724.0	109,317,042 72	88,785 01	4,501,124 39	113,909,951 12	68,657,314 40	193,346 "	68,850,660 40
1881	2,869.5	108,953,600 62	102,343 69	4,390,590 83	113,646,535 14	71,694,554 85	202,845 "	71,867,399 85
1882	3,004.0	115,133,863 74	99,131 37	4,210,746 25	119,434,741 29	74,808,908 32	217,630 "	75,025,938 32
1883	3,074.1	117,589,308 14	101,086 62	4,283,359 31	121,953,754 07	73,571,033 27	258,207 "	73,829,276 27
1884	3,129.0	116,099,536 77	90,283 39	4,438,796 97	120,328,649 13	72,424,791 77	296,529 "	72,721,320 77
1885	3,173.1	115,700,015 10	104,474 24	3,920,898 44	119,725,487 78	70,454,673 50	309,240 "	70,763,913 50
1886	3,199.9	113,467,194 40	59,887 36	3,824,382 90	117,391,464 05	65,916,550 15	351,731 "	66,268,281 15
1887	3,216.6	120,145,735 50	79,981 89	4,054,734 73	124,280,452 12	65,817,567 41	353,876 "	67,201,443 41
1888	3,226.8	127,221,757 71	57,896 41	4,130,421 43	131,439,288 55	63,985,250 66	386,182 "	70,371,432 66
1889	3,255.4	132,469,463 73	64,714 47	4,385,906 14	136,920,084 34	74,714,582 80	437,617 "	75,152,149 80
1890	3,248.6	136,914,780 22	60,923 32	4,576,115 53	141,251,819 07	81,045,523 46	464,579 "	81,510,102 46
1891	3,269.4	138,096,302 "	89,314 49	4,553,667 91	142,820,314 40	81,224,514 76	482,590 "	81,707,064 76
1892	3,275.8	136,268,975 10	89,247 92	4,497,228 91	140,833,451 93	82,480,428 76	509,295 "	82,980,724 76
1893	3,278.7	130,735,750 88	62,857 08	4,783,256 27	145,587,864 23	81,598,544 69	533,238 "	82,126,752 68
1894	3,288.6	147,811,249 59	84,829 18	5,079,797 36	152,979,765 08	85,307,962 42	561,200 "	85,969,171 42
1895	3,298.8	149,543,634 71	67,853 73	5,083,513 98	154,695,002 42	90,841,177 25	615,012 "	91,446,189 25
1896	3,502.1	155,079,703 21	86,647 29	5,200,080 33	160,456,430 83	91,590,429 18	675,629 "	92,266,058 18
1897	3,591.0	174,754,436 78	68,639 86	5,282,707 09	180,105,783 73	101,006,659 60	724,113 "	101,730,792 60
1898	4,003.9	182,910,902 13	80,477 47	5,120,533 56	188,111,913 16	108,141,324 68	764,866 "	108,903,690 68
1899	4,039.6	188,993,959 97	85,418 61	6,510,348 14	204,612,736 13	124,871,091 30	809,395 "	121,680,486 30
1900	4,060.1	204,334,675 83	101,571 41	4,725,818 56	209,162,095 80	141,034,479 39	919,620 "	141,954,099 39
1901	4,068.5	203,114,952 23	139,250 98	4,595,564 55	207,846,788 77	150,489,210 86	906,292 "	141,394,540 86
1902	4,069.3	210,716,113 33	226,212 74	4,643,394 73	215,605,720 89	135,304,948 60	930,367 "	136,263,315 50
1903	4,052.0	220,094,070 03	312,594 47	4,787,841 97	225,198,506 47	134,223,878 78	1,170,789 "	135,094,667 78
1904	4,036.0	227,375,145 31	468,414 74	5,035,622 07	232,783,182 12	138,471,607 92	1,256,390 "	139,728,997 92
1905	4,016.5	242,443,533 36	567,371 33	5,125,208 14	244,136,102 83	153,963,908 33	1,375,016 "	155,338,924 31
1906	4,064.1	253,424,407 15	716,420 24	5,469,542 96	259,550,370 35	164,109,137 31	1,497,899 "	165,607,000 31
1907	4,299.2	263,233,236 44	769,796 17	5,742,625 65	269,736,668 26	183,094,533 74	1,576,317 "	184,580,760 74
1908	4,309.8	262,822,603 56	802,728 46	5,736,467 44	269,351,739 39	180,700,643 34	1,690,127 "	182,399,770 34
1909	4,319.4	274,985,683 35	838,647 32	5,846,198 91	281,740,488 69	188,101,470 02	1,862,279 "	189,963,749 02
1) 1910	4,329.1	292,085,248 06	897,030 51	6,514,529 24	309,496,883 81	200,900,663 08	2,081,717 "	201,972,386 08
2) 1911	4,329.5	304,688,304 53	580,246 57	6,891,428 74	311,779,711 61	208,391,311 11	2,227,685 "	210,621,029 11
		7,100,768,624 50	11,785,606 89	170,124,457 11	7,382,678,688 59	4,499,163,139 41	28,639,124 "	4,517,802,263 41

(1) Chiffres définitifs. — (2) Chiffres provisoires.

par l'État, depuis 1855 jusque fin 1914. — COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

RECETTES NETTES	CHARGES FINANCIÈRES. (Voir annexe IV.)	SOLDES ANNUELS		SOLDES ACCUMULÉS.		COEFFICIENT D'EXPLOITATION.	ANNÉES.
		ACTIF.	PASSIF.	ACTIF	PASSIF.		
100,515 06	123,888 80	"	23,373 74	"	23,373 74	62 68	1835
394,458 34	418,661 27	"	24,202 93	"	47,576 67	52 22	1836
227,886 46	915,800 12	"	687,913 66	"	735,490 33	83 93	1837
339,651 02	1,518,623 08	"	1,188,972 06	"	1,921,462 39	89 36	1838
1,159,892 63	2,226,269 29	"	1,026,376 66	"	2,950,539 05	71 98	1839
2,277,952 30	3,465,617 84	"	1,187,665 34	"	4,138,504 39	57 47	1840
1,812,421 14	4,643,351 74	"	2,830,930 60	"	6,969,434 99	71 15	1841
3,005,463 36	5,833,225 39	"	2,827,762 02	"	9,797,197 01	59 94	1842
3,634,967 35	6,739,179 43	"	3,104,212 08	"	12,901,409 09	59 74	1843
5,270,353 72	6,937,167 91	"	1,666,814 19	"	14,568,223 28	53 14	1844
6,113,739 06	7,228,714 44	"	1,114,975 38	"	15,683,198 66	50 78	1845
6,445,029 44	7,493,267 40	"	1,048,237 96	"	16,731,436 62	52 "	1846
5,481,113 01	7,801,708 68	"	2,317,595 67	"	19,049,032 29	55 94	1847
3,443,545 82	8,136,145 47	"	4,692,599 65	"	23,741,631 94	89 94	1848
5,125,501 89	8,413,572 05	"	3,308,070 25	"	27,049,702 19	60 09	1849
5,900,050 38	8,603,050 80	"	2,702,990 42	"	29,752,692 61	69 93	1850
7,723,537 55	8,812,696 60	"	919,159 05	"	30,671,851 66	51 28	1851
8,907,395 97	8,721,049 20	186,316 77		"	30,485,504 89	47 46	1852
9,727,224 98	8,949,800 07	777,424 91		"	29,708,079 98	49 57	1853
11,450,845 03	9,043,474 01	2,407,371 "		"	27,300,708 98	48 52	1854
11,483,240 50	9,546,362 96	1,936,886 54		"	25,363,822 44	51 71	1855
9,966,546 92	9,961,796 08	4,750 84		"	25,359,071 60	58 02	1856
11,201,182 28	10,806,528 07	394,653 31		"	24,904,418 29	64 53	1857
12,118,102 93	11,111,518 95	1,306,583 58		"	23,657,634 71	53 25	1858
13,944,026 97	11,277,618 29	2,386,308 68		"	21,291,526 03	50 07	1859
15,343,717 78	11,366,616 84	3,977,080 91		"	17,314,445 09	47 57	1860
18,336,394 85	11,726,463 96	6,609,930 89		"	10,704,514 20	43 74	1861
17,461,331 56	11,970,269 37	5,482,062 19		"	5,222,452 01	45 80	1862
18,152,133 61	12,433,582 59	5,718,551 02		496,099 01	"	46 11	1863
18,913,390 75	12,917,239 76	5,996,150 99		6,482,250 "	"	47 70	1864
18,378,158 38	13,362,878 56	5,015,279 82		11,507,529 82	"	51 39	1865
14,416,740 59	14,501,228 13	"	87,467 54	11,420,042 28	"	60 78	1866
16,027,691 35	15,316,601 40	711,089 95		12,131,129 23	"	69 29	1867
17,847,085 04	15,908,183 11	1,938,901 93		14,070,031 16	"	57 36	1868
18,774,879 07	16,041,034 66	2,733,814 41		16,803,845 57	"	56 30	1869
19,808,326 33	16,257,911 63	3,550,364 72		20,354,230 29	"	55 66	1870
30,787,988 50	23,364,685 36	7,423,203 14		27,777,433 43	"	52 41	1871
25,870,011 86	25,783,460 82	86,551 04		27,863,984 47	"	60 57	1872
18,142,467 44	30,970,732 23	"	12,828,264 70	15,035,719 68	"	72 01	1873
27,543,740 19	36,608,177 03	"	9,064,436 84	5,971,282 81	"	60 06	1874
28,833,685 17	38,015,657 20	"	9,211,972 03	"	3,240,689 19	65 75	1875
32,540,056 23	39,946,715 57	"	7,406,659 34	"	10,647,345 53	63 83	1876
34,932,210 62	42,814,786 14	"	7,845,545 52	"	18,492,891 03	61 25	1877
37,933,400 80	44,609,732 07	"	6,616,241 27	"	25,109,135 32	59 66	1878
41,039,643 15	46,880,216 53	"	5,820,573 38	"	30,929,708 70	58 05	1879
45,039,290 72	48,266,304 02	"	3,207,013 30	"	34,136,722 "	60 03	1880
41,779,135 29	51,069,540 67	"	9,290,405 38	"	43,427,127 38	62 79	1881
44,408,803 07	53,077,593 85	"	8,668,790 78	"	52,095,918 16	62 59	1882
48,151,513 80	55,016,110 24	"	6,851,596 44	"	58,957,514 60	60 26	1883
47,607,298 36	55,885,053 50	"	8,277,756 14	"	67,235,269 74	60 16	1884
48,961,574 28	55,723,819 89	"	6,762,245 61	"	73,997,515 35	58 96	1885
51,113,183 51	55,842,721 38	"	4,729,537 87	"	78,727,053 22	56 92	1886
57,079,098 71	53,619,403 30	3,459,695 41		"	75,267,447 81	54 07	1887
61,007,835 89	54,167,585 75	6,800,270 14		"	68,367,177 67	53 54	1888
61,767,934 54	54,834,115 68	6,934,818 86		"	61,433,358 81	54 80	1889
56,741,716 61	55,703,145 90	1,038,570 71		"	60,394,788 10	59 83	1890
58,113,249 64	56,213,366 23	1,899,883 41		"	58,434,904 69	59 31	1891
57,843,727 17	56,505,043 83	1,358,683 34		"	57,136,221 35	59 27	1892
63,461,111 51	57,200,843 76	6,170,227 76		"	50,965,993 57	56 40	1893
67,106,704 56	57,966,451 54	9,141,253 02		"	41,824,740 55	55 13	1894
63,248,813 17	55,044,281 19	8,204,531 98		"	31,620,208 57	59 20	1895
68,191,372 65	55,517,081 66	11,673,287 99		"	21,946,320 58	57 61	1896
76,314,991 13	66,653,831 23	9,721,159 90		"	12,225,760 63	60 87	1897
79,206,222 48	67,934,872 87	11,271,349 61		"	954,411,07	56 87	1898
82,932,250 43	69,970,403 26	12,961,847 17		12,007,436 10	"	60 47	1899
67,207,346 41	72,188,411 51	"	4,980,415 13	7,621,020 97	"	67 46	1900
66,152,278 91	74,140,518 40	"	7,088,239 48	"	661,218 82	68 05	1901
79,340,405 30	76,389,416 32	2,970,988 98		2,399,770 46	"	63 23	1902
89,799,584 69	78,562,962 39	11,236,626 30		13,546,646 76	"	60 12	1903
93,034,181 20	80,955,612 95	12,098,571 25		25,645,248 01	"	60 03	1904
92,797,178 50	83,344,749 13	9,452,429 37		35,097,647 38	"	62 60	1905
93,943,364 04	85,718,065 28	8,174,298 76		41,271,046 14	"	63 81	1906
85,134,907 52	92,121,849 36	"	6,965,941 84	36,306,004 30	"	69 18	1907
86,970,969 02	94,015,374 35	"	7,044,405 33	29,201,598 97	"	67 74	1908
91,776,749 67	97,019,894 73	"	5,243,158 06	"	24,018,443 91	67 46	1909
106,421,508 71	100,258,791 24	6,165,802 49		30,184,246 40	"	65 61	1910
105,227,705 61	102,964,119 30	267,316 05		30,417,569 05	"	67 11	1911
2,854,676,425 09	2,829,458,916 04	199,690,012 79	169,272,533 74				

No Vbis. — POUR MÉMOIRE. — Soldes annuels de l'exploitation dans l'hypothèse de l'existence d'un compte-courant d'intérêts avec le Trésor, considéré comme banquier du chemin de fer.

ANNÉES.	Soldes effectifs, toutes dépenses et charges liquidées.		TAUX D'INTERÊT.	BALANCE du COMPTE D'INTERÊTS.		SOLDE en tenant compte des intérêts		
	ANNUELS.			ACTIF.	PASSIF.	ANNUELS.		ACCUMULÉS. PASSIF.
	ACTIF.	PASSIF.				ACTIF.	PASSIF.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1835	>	23,373 74	4.39	2,206 31	"	"	21,167 43	21,167 23
1836	"	24,202 93	4.39	7,729 10	"	"	15,473 83	37,641 26
1837	"	687,913 66	4.39	3,349 66	"	"	684,564 "	792,205 86
1838	"	1,188,972 06	4.32	"	24,078 81	"	1,213,050 87	1,935,256 13
1839	>	1,026,376 66	4.32	"	57,685 38	"	1,084,062 04	3,019,318 17
1840	>	1,187,665 34	4.88	"	91,760 69	"	1,279,426 03	4,298,744 20
1841	>	2,830,930 60	4.89	"	165,894 89	"	2,996,825 49	7,295,569 69
1842	>	2,827,762 02	4.85	"	283,269 78	"	3,111,031 80	10,406,601 49
1843	>	3,104,212 08	4.90	"	420,866 77	"	3,525,078 85	13,931,680 34
1844	>	1,666,814 19	4.66	"	526,417 06	"	2,193,231 25	16,124,911 59
1845	>	1,114,975 38	4.66	"	608,970 76	"	1,723,946 14	17,848,857 73
1846	>	1,018,237 96	4.66	"	681,587 58	"	1,729,825 54	19,578,683 27
1847	>	2,317,595 67	4.67	"	787,353 17	"	3,104,948 84	22,683,632 11
1848	>	4,692,599 65	4.71	"	990,833 49	"	5,683,433 14	28,367,065 25
1849	>	3,308,070 25	4.71	"	1,222,577 98	"	4,530,648 23	32,897,713 48
1850	>	2,702,990 42	4.71	"	1,419,677 17	"	4,122,667 59	37,020,381 07
1851	>	919,159 65	4.71	"	1,571,260 73	"	2,490,419 78	39,510,800 85
1852	>	186,346 77	4.73	"	1,668,229 31	"	1,481,882 54	40,992,683 39
1853	>	777,424 91	4.73	"	1,723,278 59	"	915,853 68	41,938,537 07
1854	>	2,407,371	4.54	"	1,664,502 08	742,868 92	"	41,195,668 15
1855	>	1,936,886 54	4.54	"	1,636,886 21	300,000 33	"	40,895,667 82
1856	>	4,750 84	4.54	"	1,662,757 12	"	1,658,006 28	42,553,674 10
1857	>	394,654 31	4.51	"	1,700,613 81	"	1,305,960 50	43,859,634 66
1858	>	1,306,583 58	4.51	"	1,735,993 10	"	429,409 52	44,289,044 12
1859	>	2,366,308 68	4.51	"	1,729,625 91	636,682 77	"	43,652,361 35
1860	>	3,977,680 94	4.51	"	1,663,319 11	2,313,761 83	"	41,358,599 52
1861	>	6,609,930 89	4.52	"	1,499,087 84	5,110,843 05	"	36,227,756 47
1862	>	5,482,062 19	4.52	"	1,288,089 77	4,193,972 42	"	32,033,784 05
1863	>	5,718,551 02	4.53	"	1,088,618 02	4,629,933 "	"	27,403,851 05
1864	>	5,996,150 99	4.53	"	866,402 87	5,129,748 12	"	22,274,102 93
1865	>	5,015,279 82	4.53	"	648,932 82	4,366,347 "	"	17,907,755 93
1866	>	87,487 54	4.53	"	554,453 69	"	641,941 23	18,549,697 16
1867	>	711,036 95	4.52	"	552,434 63	158,652 32	"	18,391,044 84
1868	>	1,938,901 93	4.52	"	510,902 39	1,427,999 63	"	16,963,045 21
1869	>	2,733,814 41	4.54	"	424,803 41	2,309,011 "	"	14,654,034 21
1870	>	3,550,384 72	4.54	"	294,484 26	3,255,900 46	"	11,398,133 75
1871	>	7,423,203 14	4.50	"	21,511 50	7,401,691 64	"	3,996,442 11
1872	>	86,551 04	4.51	174,577 27	"	261,128 31	"	3,735,313 80
1873	>	12,828,264 79	4.29	"	16,333 86	"	12,844,598 65	16,579,912 45
1874	>	9,064,426 84	4.29	"	365,302 07	"	9,429,738 91	26,009,651 36
1875	>	9,211,972 03	4.29	"	749,161 16	"	9,961,133 13	35,970,781 49
1876	>	7,406,659 34	4.29	"	1,071,133 59	"	8,477,792 93	44,448,577 42
1877	>	7,845,545 52	4.26	"	1,228,789 10	"	9,074,334 62	53,522,912 04
1878	>	6,616,241 27	4.23	"	1,544,305 68	"	5,160,546,95	61,683,458 99
1879	>	5,820,578 36	4.23	"	1,827,945 84	"	7,648,519 22	69,331,978 21
1880	>	3,207,013 30	3.96	"	1,958,367 86	"	5,165,581 16	74,497,359 37
1881	>	9,290,405 38	3.96	"	2,233,518 69	"	11,523,924 07	86,021,283 44
1882	>	8,668,790 78	3.94	"	2,636,193 32	"	11,304,984 60	97,325,268 04
1883	>	6,861,596 44	3.93	"	3,054,592 28	"	9,916,188,72	107,242,456 76
1884	>	8,277,755 14	3.93	"	3,478,679 27	"	11,736,434 41	119,978,891 17
1885	>	6,762,245 61	3.93	"	3,889,029 88	"	10,651,275 40	129,630,166 66
1886	>	4,729,537 87	3.91	"	4,225,458,79	"	8,854,996 66	138,581,163 32
1887	>	3,459,665 41	3.57	"	4,042,617 76	"	583,012 35	139,168,175 67
1888	>	6,960,270 14	3.57	"	3,987,624 31	2,912,645 83	"	136,255,529 84
1889	>	6,933,818 86	3.56	"	3,864,857 60	3,068,961 26	"	133,186,568 58
1890	>	1,038,570 71	3.57	"	3,859,265 25	"	2,820,694 54	136,007,263 12
1891	>	1,899,883 41	3.55	"	3,914,811 22	"	138,022,190 93	140,828,998 11
1892	>	1,358,683 34	3.52	"	3,965,490 52	"	2,014,927 81	140,828,998 11
1893	>	6,170,227 78	3.52	"	3,952,677 36	2,217,550 42	"	138,411,447 69
1894	>	9,141,253 62	3.52	"	3,810,635 63	5,330,617 39	"	133,080,830 30
1895	>	8,204,531 98	3.16	"	3,313,477 43	4,891,054 55	"	128,189,775 75
1896	>	11,673,287 99	3.16	"	3,084,107 21	8,589,180 78	"	119,500,504 97
1897	>	9,721,159 90	3.15	"	2,666,993 97	7,054,235 93	"	112,546,389 04
1898	>	11,271,349 61	3.13	"	2,382,346 75	8,889,002 86	"	103,657,356 18
1899	>	12,961,847 17	3.13	"	2,052,222 22	10,909,624 95	"	92,747,731 23
1900	>	4,980,415 13	3.13	"	1,944,245 12	"	6,984,660 25	99,672,391 48
1901	>	7,688,239 49	3.13	"	2,166,862 55	"	9,855,102 04	109,527,493 52
1902	>	2,970,885 95	3.125	"	2,259,337 13	711,651,85	"	108,815,841 67
1903	>	11,236,876 30	3.12	"	2,072,292 87	9,164,583 43	"	99,651,528 24
1904	>	12,098,571 25	3.115	"	1,736,667 85	10,361,903 40	"	89,289,354 84
1905	>	9,452,429 37	3.11	"	1,417,014 58	8,635,414 79	"	81,253,940 05
1906	>	8,174,295 76	3.11	"	1,153,711 40	7,020,587 36	"	74,233,352 69
1907	>	6,965,941 84	3.108	"	1,073,090 20	"	8,039,032 04	82,272,384 73
1908	>	7,044,405 33	3.109	"	1,295,057 18	"	8,339,462 51	90,611,847 24
1909	>	5,243,155 06	3.113	"	1,483,560 06	"	6,727,015 12	97,338,862 36
1910	>	6,165,802 49	3.117	"	1,476,956 34	4,638,816 15	"	92,659,016 21
1911	>	233,262 65	3.12	"	1,386,472 77	"	1,153,210 12	93,803,226 33
		192,690,042 79			187,862 34	124,408,507 72	136,084,401 75	229,887,628 98

203

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

1835-1911

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

Années.	TRAINS DE VOYAGEURS								
	VOYAGEURS de toutes catégories.	TICKETS d'entrée dans les stations.	BAGAGES.	COLIS Journaux.	COLIS par exprés. (Services intérieur et mixtes.)	PRETS PAQUETS (Services internationaux.)	FINANCES.	ÉQUIPAGES.	CHEVAUX.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1835	265,907 50	-	-	-	-	-	-	-	-
1836	825,132 85	-	-	-	-	-	-	-	-
1837	1,399,988 58	-	16,994 36	-	-	-	-	-	-
1838	2,935,817 73	-	103,421 29	-	-	-	-	-	-
1839	3,636,544 24	-	132,514 48	-	-	-	-	68,567 50	-
1840	4,066,930 31	-	132,253 69	-	-	-	4,577 61	123,978 *	-
1841	4,113,751 78	-	127,249 40	-	-	-	25,113 97	130,716 80	-
1842	4,682,131 64	-	297,570 89	-	-	-	28,607 *	176,932 *	-
1843	5,454,009 10	-	339,131 17	-	-	5,001 12	29,289 05	170,515 97	-
1844	6,166,546 94	-	394,731 12	-	-	33,088 95	38,616 90	206,334 *	-
1845	6,393,309 20	-	421,525 21	-	-	59,360 34	43,060 69	192,379 *	-
1846	6,887,047 64	-	484,136 65	-	-	46,721 64	41,338 07	201,650 30	-
1847	6,835,748 14	-	530,050 37	-	-	91,891 98	48,047 65	170,988 *	-
1848	6,007,225 *	-	415,786 89	-	-	105,390 22	48,035 06	93,188 45	-
1849	6,461,472 *	-	486,182 *	-	-	71,254 22	58,076 01	71,976 *	-
1850	7,312,524 97	-	608,915 98	-	-	62,593 49	58,244 57	88,828 80	-
1851	8,233,619 12	-	691,798 46	-	-	95,025 29	72,124 52	81,750 30	-
1852	8,288,339 49	-	617,793 34	-	-	128,524 04	76,865 79	60,359 30	-
1853	8,763,922 *	-	631,399 *	-	-	172,169 36	75,495 *	57,508 *	17,851 65
1854	9,248,630 *	-	608,193 50	-	-	183,631 37	121,054 23	34,956 *	31,775 10
1855	9,755,749 32	-	670,549 42	-	-	223,131 10	134,601 *	35,783 *	60,530 05
1856	10,100,181 18	-	623,796 21	-	-	286,784 *	121,933 96	21,608 *	61,766 45
1857	10,429,324 47	-	627,043 24	-	-	323,725 34	142,496 20	21,703 80	88,027 85
1858	10,458,462 86	-	556,392 61	-	-	319,062 01	114,465 53	14,173 20	88,179 90
1859	10,721,142 36	-	549,707 31	-	-	332,207 32	165,588 81	19,331 50	87,917 07
1860	11,305,873 83	-	516,015 30	-	-	380,818 93	169,338 38	16,231 60	108,160 70
1861	11,998,810 38	-	522,992 04	-	-	329,426 39	144,713 91	16,669 50	124,345 40
1862	12,404,172 44	-	548,592 64	-	-	417,491 36	113,316 39	14,919 30	114,235 55
1863	12,888,147 28	-	544,136 59	-	-	457,996 95	111,076 93	16,879 30	112,250 84
1864	13,477,305 79	-	557,492 99	-	-	402,010 87	169,029 05	14,925 60	119,446 97
1865	14,589,835 79	-	598,940 05	-	-	491,055 91	156,625 10	13,990 70	47,094 20
1866	13,335,386 39	-	508,092 19	-	221,704 62	498,918 09	198,959 40	12,256 91	54,129 06
1867	15,043,107 *	-	628,746 03	-	276,594 53	523,458 84	217,874 40	11,741 60	49,274 27
1868	15,239,140 76	-	640,360 14	-	310,073 07	578,100 25	267,445 13	14,896 14	46,325 30
1869	16,025,449 95	-	653,264 05	-	325,504 76	613,280 32	271,501 75	15,238 47	45,161 14
1870	16,139,076 72	-	676,395 77	-	354,258 10	693,795 14	313,345 02	16,784 87	66,525 61
1871	20,468,188 91	-	964,208 94	-	490,576 40	1,141,950 07	353,321 87	24,483,22	73,212 68
1872	21,648,343 43	-	805,543 45	-	503,232 03	851,305 23	331,900 12	18,117 37	60,169 04
1873	23,258,092 83	-	749,774 58	-	600,148 47	377,888 30	338,427 74	16,480 05	66,977 14
1874	27,806,519 16	-	881,514 84	-	752,942 22	975,014 61	323,684 24	24,074 38	77,716 23
1875	29,266,933 54	-	878,118 26	-	822,139 42	1,024,714 47	317,519 19	21,659 03	95,185 55
1876	29,608,665 55	-	853,295 62	-	823,125 56	963,227 72	339,457 01	18,960 *	94,110 24
1877	29,159,970 10	-	806,630 96	-	848,072 47	873,201 10	302,271 17	18,285 67	91,831 03
1878	29,881,415 61	-	830,821 21	-	867,906 66	374,436 81	262,022 30	22,080 48	92,682 80
1879	30,476,152 64	-	833,692 76	-	915,317 39	372,916 36	244,357 75	21,364 41	110,282 48
1880	37,767,012 36	-	902,272 28	-	964,981 *	1,179,855 59	228,500 52	38,311 69	119,073 46
1881	36,168,888 33	-	900,808 56	-	954,504 83	1,337,859 39	243,045 73	43,605 27	145,158 13
1882	38,707,890 01	-	937,051 03	-	973,048 88	1,421,977 97	225,877 63	40,316 20	147,290 95
1883	39,425,171 80	-	967,797 45	14,272 *	1,089,362 73	2,142,782 12	215,152 17	48,881 77	154,197 25
1884	39,491,766 99	-	1,022,363 52	21,619 59	1,080,904 10	1,735,225 22	203,298 11	53,679 40	140,574 14
1885	41,723,313 05	-	1,043,266 60	28,196 50	999,286 32	1,867,652 78	212,961 28	50,185 12	157,575 05
1886	38,731,149 66	99,549 50	974,431 93	33,455 50	1,021,414 51	1,875,438 18	206,235 29	45,011 36	170,669 22
1887	40,003,119 46	121,377 19	996,135 20	35,829 50	1,041,189 07	1,843,683 78	198,611 24	45,780 21	167,756 59
1888	42,132,745 83	133,565 20	1,030,412 56	32,535 50	1,054,707 48	1,891,609 49	209,781 11	56,690 31	174,050 11
1889	43,114,348 91	143,414 90	1,023,981 26	35,115 *	1,065,687 29	1,974,796 40	218,405 59	47,545 60	173,570 39
1890	44,939,856 56	151,100 69	1,089,335 90	41,728 *	1,115,543 27	1,917,148 51	219,083 34	53,031 85	184,413 62
1891	46,094,527 15	155,870 69	1,108,974 92	43,064 *	1,149,377 78	2,030,088 78	234,978 73	57,994 46	178,744 98
1892	46,343,215 46	155,546 19	1,239,631 41	37,977 50	1,184,979 17	2,075,134 31	252,984 36	66,150 47	177,646 98
1893	47,123,591 84	163,308 70	1,396,002 77	61,638 70	1,191,049 39	2,185,174 90	234,378 59	69,061 51	191,931 65
1894	51,369,632 14	170,231 40	1,541,544 91	72,516 63	1,234,890 05	2,234,600 97	179,469 30	72,403 30	202,263 08
1895	50,411,389 43	171,233 99	1,635,304 69	63,950 07	1,235,118 22	2,063,577 76	256,026 72	68,387 05	198,706 76
1896	52,877,800 11	181,393 60	1,723,496 17	67,016 84	1,294,561 58	2,046,974 76	269,416 18	66,433 82	207,835 98
1) 1897	57,169,274 63	197,517 *	1,877,608 13	70,408 07	1,400,357 52	2,192,515 03	282,868 27	69,849 43	218,659 86
1) 1898	59,977,629 84	208,134 89	1,896,282 30	77,804 03	1,359,965 *	2,402,494 99	315,453 50	78,071 63	243,950 85
1899	64,631,570 72	222,201 30	2,028,675 *	86,137 20	1,719,613 52	2,705,921 69	319,981 73	86,817 86	271,292 12
1900	68,566,692 61	233,310 70	2,157,523 51	88,326 09	1,729,534 69	2,984,816 08	356,261 78	88,820 62	278,401 97
1901	68,512,292 93	234,209 10	2,032,531 36	87,882 15	1,722,231 41	2,961,239 99	354,825 50	84,463 04	277,212 73
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	91,991 76	288,926 73
1903	72,181,916 33	241,664 20	1,998,838 51	95,910 11	1,841,101 16	3,470,597 92	383,959 89	95,211 91	302,507 27
1904	74,271,290 46	249,354 90	2,025,499 61	99,350 66	1,878,000 99	3,619,091 31	397,258 55	99,582 82	313,227 82
1905	81,875,581 52	262,929 30	2,146,196 62	104,943 11	1,998,983 63	3,956,656 63	418,093 50	105,094 16	331,092 98
1) 1906	81,421,974 67	271,692 60	2,331,084 12	111,424 22	2,196,368 99	4,297,819 20	444,141 63	111,833 70	352,691 08
1) 1907	85,750,012 43	283,126 60	2,346,794 74	113,852 79	2,143,373 45	4,392,744 91	452,330 13	114,891 61	359,201 05
1) 1908	87,600,499 55	291,991 60	2,432,866 73	113,575 33	2,165,030 72	4,201,636 88	455,704 65	114,559 90	330,275 31
1) 1909	89,460,539 31	295,704 90	2,344,156 21	452,158 95	2,034,729 12	3,493,955 56	258,192 75	184,197 54	303,409 11
1910	103,109,981 66	316,073 *	3,000,501 85	483,555 84	2,249,447 78	3,752,022 49	275,729 78	197,648 89	324,535 30
1911	98,219,826 57	324,181 69	2,704,826 59	505,796 42	2,343,216 86	3,568,426 87	281,918 69	211,787 36	331,115 09
1.451.621.707 34									
5.537.436 30									
77.118.701 78									
3.173.994 49									
55.589.703 91									
98.417.561 83									
15.614.601 62									
5.943.197 71									
9.540.260 83									

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

trains de voyageurs et trains de marchandises.
1911.

PRODUITS	TRAINS DE MARCHANDISES.						ENSEMBLE.		Années.		
	TOTAL. (Col. 2 à 11.)	MESSAGERIES. (Petites marchandises.) 13	GROSSES marchandises. 14	CHEVAUX et bestiaux. 15	PRODUITS extraordinaires. 16	TOTAL. (Col. 13 à 16.)	Col. 12 + 15				
							12	17		18	19
268,997 50	"	"	"	"	"	268,997 50	1835				
825,132 85	"	"	"	"	"	825,132 85	1836				
1,416,982 94	"	"	"	"	"	1,416,982 94	1837				
3,039,239 12	"	"	58,594 28	"	"	3,097,833 40	1838				
3,837,656 22	"	"	412,168 82	"	"	4,249,825 04	1839				
4,307,759 54	92,448 22	908,287 51	17,199 40	9,472 38	1,027,407 51	5,335,167 05	1840				
4,396,836 95	340,015 09	1,446,078 27	42,960 50	442 85	1,829,496 71	6,226,333 66	1841				
5,185,244 53	409,164 13	1,758,027 43	54,171 35	53,166 85	2,273,529 76	7,458,774 29	1842				
5,998,846 41	612,052 61	2,266,951 71	85,060 48	30,928 12	2,995,592 92	8,994,439 53	1843				
6,839,319 91	856,449 10	3,288,162 84	124,840 "	107,539 02	4,386,999 96	11,226,310 87	1844				
7,109,634 38	949,748 32	4,131,203 16	87,621 85	123,542 51	5,292,115 84	12,401,750 22	1845				
7,636,934 10	950,380 96	4,672,771 33	91,803 90	200,682 74	5,915,638 93	13,572,573 03	1846				
7,676,725 14	930,511 12	5,781,622 70	98,973 "	178,902 60	7,920,009 48	14,606,735 62	1847				
20,350 "	6,686,975 61	715,960 19	4,679,949 54	98,038 67	46,821 69	5,540,800 "	12,227,775 61	1848			
16,240 "	7,162,204 23	522,028 75	6,359,913 "	129,791 "	67,494 77	6,079,227 55	13,241,431 78	1849			
14,285 "	8,155,392 82	572,940 66	6,097,392 23	133,517 "	92,628 "	6,856,357 89	15,051,750 71	1850			
14,610 "	9,188,927 69	578,102 93	6,207,597 49	148,909 13	144,027 63	7,059,537 18	16,248,464 87	1851			
15,092 50	9,187,104 46	621,393 63	7,236,692 46	146,056 28	146,111 86	8,150,134 23	17,337,238 69	1852			
14,760 "	9,732,635 01	828,219 54	8,769,355 "	161,789 35	186,230 "	9,945,583 89	19,628,238 90	1853			
12,760 "	10,241,000 22	1,014,647 82	11,029,130 "	181,229 19	202,732 "	12,426,739 01	22,047,739 24	1854			
13,097 50	10,873,438 39	1,131,492 90	11,984,451 "	230,151 95	288,582 50	13,636,678 33	24,510,116 74	1855			
14,462 50	11,233,552 30	1,127,327 69	11,632,342 "	190,904 55	344,413 84	13,341,988 08	24,578,549 38	1856			
21,910 "	11,634,230 90	1,161,310 44	12,085,996 02	205,152 68	400,927 28	13,853,386 42	25,597,817 32	1857			
16,989 "	11,601,710 11	1,237,959 09	13,717,133 69	201,528 23	519,588 93	15,676,209 90	27,277,926 01	1858			
18,029 90	11,891,527 27	1,300,283 37	14,128,794 30	255,551 24	591,931 52	16,186,472 43	28,689,999 70	1859			
23,200 55	12,519,639 05	1,394,321 86	14,988,668 60	247,103 97	474,320 90	17,082,355 33	29,601,934 35	1860			
23,265 "	13,069,222 82	1,586,794 19	17,430,685 97	283,472 60	529,851 61	19,840,807 37	32,910,040 19	1861			
16,995 55	13,628,085 23	1,618,757 95	16,408,538 52	290,382 43	602,591 63	18,920,180 53	32,548,285 76	1862			
10,161 90	14,191,549 79	2,013,958 30	16,759,094 87	296,159 91	607,672 72	19,678,885 80	33,869,435 59	1863			
11,692 "	14,789,244 27	2,084,181 86	18,053,365 05	352,014 11	808,107 28	21,309,758 31	36,099,002 58	1864			
10,914 99	15,910,456 78	2,088,698 55	18,618,025 80	426,896 92	1,276,792 15	22,408,323 42	38,318,780 18	1865			
10,939 96	14,840,396 62	1,836,196 95	19,768,680 06	480,239 79	1,265,260 94	23,348,577 74	38,148,974 36	1866			
12,404 51	16,763,201 18	2,073,214 48	19,566,661 10	445,539 19	1,153,774 09	23,238,181 77	40,001,392 95	1867			
13,441 66	17,118,722 45	2,458,704 11	20,538,401 77	474,491 33	1,262,011 32	24,733,698 53	41,852,330 98	1868			
17,162 "	17,968,513 04	2,456,438 41	20,704,275 18	484,614 71	1,805,423 55	25,420,741 84	43,387,259 99	1869			
25,264 60	18,265,650 06	2,452,424 09	22,136,638 03	481,939 54	1,949,827 56	27,020,829 22	45,396,479 28	1870			
22,190 35	23,543,132 44	3,189,631 06	31,609,624 87	634,230 62	4,929,440 30	43,363,126 85	66,996,259 29	1871			
21,224 74	24,245,832 41	3,012,996 67	38,574,124 70	615,168 65	3,216,166 03	45,418,456 05	69,664,288 56	1872			
68,612 49	25,476,401 60	3,755,853 87	40,960,646 80	580,011 89	1,871,680 47	47,168,173 03	72,614,574 63	1873			
176,948 57	31,016,424 25	3,762,871 88	49,041,687 50	739,166 70	2,638,011 73	66,181,767 81	87,209,192 06	1874			
187,374 35	32,613,653 83	3,993,446 91	49,950,672 21	833,224 88	1,731,917 95	56,510,394 98	89,124,045 81	1875			
220,404 62	32,921,755 32	3,959,870 15	50,926,393 33	822,931 33	1,858,972 71	57,508,167 51	99,519,922 84	1876			
232,802 09	32,333,064 59	4,008,959 29	50,858,582 12	867,849 72	2,221,249 12	57,976,610 25	90,369,791 64	1877			
236,815 67	32,588,224 64	4,694,335 66	53,713,849 78	875,549 39	2,333,973 67	61,637,690 50	94,295,915 14	1878			
235,852 51	33,209,936 30	4,843,395 25	58,475,819 35	885,622 07	1,910,813 42	66,215,660 09	99,125,586 39	1879			
274,682 29	41,474,689 22	4,687,799 65	64,466,188 32	1,062,220 32	2,125,016 49	72,352,191 78	113,826,881 "	1880			
360,185 36	40,151,065 09	4,915,535 52	65,566,716 17	1,003,185 97	1,673,681 17	73,149,117 93	113,303,181 53	1881			
317,770 96	42,801,823 64	5,156,598 52	65,396,247 14	1,012,940 75	1,716,012 26	76,481,798 67	119,283,622 31	1882			
372,300 77	44,429,861 06	5,203,355 95	69,276,792 65	1,113,358 91	1,858,848 89	77,452,898 39	121,882,667 45	1883			
446,252 89	44,209,683 37	5,703,019 65	67,269,897 29	1,169,724 87	1,946,998 55	76,028,659 37	120,235,331 74	1884			
498,534 22	46,553,670 92	5,219,047 98	61,848,711 44	1,086,111 20	1,913,472 "	73,067,342 62	119,621,013 51	1885			
413,195 36	43,600,561 51	5,331,670 78	61,175,169 31	1,176,364 90	2,038,646 39	72,724,841 29	116,325,492 80	1886			
570,716 23	44,924,198 40	6,437,896 63	70,365,527 43	1,156,389 13	2,328,558 61	79,276,271 83	124,209,170 23	1887			
466,675 71	47,182,773 70	5,508,500 26	75,022,381 95	1,199,668 21	2,438,458 02	84,669,008 43	131,351,782 14	1888			
470,716 23	48,267,551 57	5,563,845 30	78,065,600 35	1,106,361 69	2,759,980 96	88,587,768 36	136,855,369 87	1889			
448,748 29	50,150,989 98	5,826,231 91	81,070,947 11	1,271,000 34	2,871,626 41	91,939,995 77	141,199,895 75	1890			
448,011 57	51,509,622 95	6,002,941 85	80,975,111 59	1,232,928 35	3,019,568 59	91,229,588 38	142,736,211 33	1891			
442,850 90	51,976,126 66	6,188,889 "	77,661,755 87	1,224,460 21	2,883,879 14	87,969,975 22	139,947,191 85	1892			
448,424 85	53,067,582 83	6,220,583 41	81,836,771 15	1,344,596 83	3,058,694 74	92,479,556 19	145,547,438 99	1893			
461,361 19	57,538,744 98	6,449,553 31	81,828,993 46	1,394,130 58	2,679,654 47	95,353,301 82	152,891,016 80	1894			
439,169 17	56,537,883 76	6,653,180 66	86,302,149 99	1,369,618 12	3,537,454 84	97,862,493 61	151,400,287 37	1895			
416,916 20	59,152,887 24	7,089,589 03	90,066,157 41	1,432,542 74	2,666,481 25	101,194,761 46	160,347,631 70	1896			
431,910 62	63,910,968 58	7,369,757 71	94,773,292 59	1,507,148 05	2,787,833 41	106,434,031 79	170,315,069 37	1897			
444,551 52	67,204,338 37	8,147,346 73	102,050,989 97	1,681,470 26	3,709,365 26	116,589,171 22	181,793,599 39	1898			
441,631 76	72,546,232 90	8,981,155 09	113,758,994 37	1,869,924 26	3,986,520 48	128,596,504 20	201,142,737 10	1899			
451,776 85	76,933,435 83	9,932,971 19	117,799,075 23	1,918,930 11	3,499,935 71	132,160,932 24	209,666,393 07	1900			
469,053 77	76,729,942 01	8,994,827 95	117,035,924 04	1,910,731 02	2,973,832 85	139,917,317 86	207,617,159 57	1901			
467,230 15	78,726,021 48	9,178,206 28	123,203,123 02	1,991,473 69	2,171,351 15	136,548,455 14	213,274,477 62	1902			
764,291 09	81,367,088 37	9,616,127 76	129,192,181 35	2,083,079 85	2,621,434 67	143,514,823 63	224,881,912 "	1903			
467,580 49	83,528,237 61	9,896,231 05	134,044,961 47	2,158,972 74	2,716,365 51	148,785,529 77	232,117,767 38	1904			
532,221 74	90,771,765 18	10,388,014 67	142,296,032 26	2,282,110 56	1,860,808 83	156,796,994 32	247,568,731 50	1905			
524,168 57	91,873,542 81	11,901,065 92	152,161,154 46	2,430,979 78	1,364,203 41	166,940,407 30	258,833,950 11	1906			
513,810 21	96,490,171 01	11,194,358 04	154,893,237 78	2,475,850 73	171,184 85	168,389,262 70	264,879,433 71	1907			
546,947 16	98,286,098 83	11,307,573 57	152,389,311 31	2,483,235 12	3,643,955 12	170,066,315 12	268,352,443 95	1908			
480,542 16	99,567,876 58	10,401,300 18	164,427,894 89	2,351,098 70	3,980,945 19	181,161,229 05	280,129,103 63	1909			
414,577 31	113,145,113 61	11,169,610 73	177,349,282 08	2,514,793 90	3,421,092 98	191,454,719 69	308,599,873 10	1910			
421,625 11	109,987,159 88	11,637,191 69	188,921,267 51	2,583,811 57	1,761,189 99	201,605,094 69	313,862,467 87	1911			
16,388,472 75	2,738,084,154 09	318,896,175 28	4,105,488,848 12	66,424,395 11	120,129,691 65	3,610,909,091 16	7,248,941,294 25				

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

Années

ANNÉES.	AMORTISSEMENTS INDIRECTS soustraits du capital.			LOCATION						PRIX DE VENTE		
	Subsides, cessions de bâtiments a d'autres administrations, etc.	Aliénations et ventes d'immeubles	Total.	de terrains.	de bâtiments.	de cafés-restaurants (1)	d'herbages, d'oseraies, etc.	de vidanges. (1)	du mobilier et du matériel hors d'usage.	d'objets non réclamés.	d'arbres, de plantations d'herbages.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
1835									365			
1836				461 16								
1837				832 24								
1838				25 >						409 26		
1839				1,170 69					30,997 90	893 23		
1840				11,258 65					8,814 19	706 49		
1841		15,043 31	15,043 31	19,894 19					24,314 93	11,266 31		
1842		248,515 77	248,515 77	23,571 91				106 >	17,189 81	2,220 48		
1843		310,862 07	310,862 07	24,534 91				70 >	3,110 49	6,687 14		
1844		63,338 53	63,338 53	16,052 59		15 >		56 34	2,256 65	2,769 30		
1845		157,624 06	157,624 06	15,377 37		52 >		350 16	50 >	3,270 46		
1846		305,630 00	305,630 00	13,512 40		26 >		306 50	208 >	2,460 18		
1847		70,619 61	70,619 61	18,988 44		22,851 46		782 24	2,272 80	3,683 90		
1848		59,933 38	59,933 38	17,025 86		22,158 47		712 18	12,839 70	3,479 20		
1849		86,051 54	86,051 54	9,904 64		13,041 93	9,818 98	509 84	3,077 51	94 >	2,830 05	
1850		38,985 00	38,985 01	9,050 78		12,899 >	6,117 60	582 50	1,425 50	1,137 10	661 10	
1851		25,591 17	25,591 17	8,787 66		19,223 37	8,918 15	583 >	3,988 25	2,660 32	3,450 25	
1852		2,745 59	2,745 50	8,700 19		27,021 87	11,545 45	612 50	5,749 35	7,838 22	3,955 83	
1853		775 >	775 >	8,817 69		26,815,60	7,734 35	562 50	2,997 20	2,000 05	5,090 >	
1854		4,533 22	4,533 22	8,879 49		26,738 65	10,334 10	577 >	5,371 80	3,546 70	4,947 60	
1855		9,130 30	9,130 30	9,028 14		28,236 65	10,391 15	617 50	4,962 50	8,705 40	47,537 25	
1856		6,385 50	6,385 50	10,313 63	86 50	28,236 65	12,508 15	813 >	14,526 40	1,156 20	61,189 50	
1857	(2) 1,361,892 99	18,709 74	1,380,602 73	10,463 68	355 >	26,870 90	12,088 32	813 >	13,003 70	5,119 70	12,981 50	
1858		43,187 92	43,187 92	11,173 32	374 84	28,143 63	10,391 05	919 >	2,151 50	4,171 50	7,130 55	
1859	278,299 24	39,903 13	317,302 37	10,185 07	241 67	29,435 58	9,228 30	1,951 >	2,893 70	3,779 40	8,819 11	
1860		31,139 02	31,139 02	9,658 12	3,759 >	30,328 75	11,789 30	1,983 >	199 >	3,429 80	3,975 50	
1861		26,593 03	26,593 03	9,149 66	877 25	32,251 05	11,460 13	2,151 >	2,461 70	3,234 93	3,891 50	
1862		1,303 11	1,306 11	8,006 14	2,114 34	30,912 98	12,256 61	1,098 63	17,910 90	1,990 >	5,975 50	
1863	104,000 >	1,905 83	105,905 83	12,084 57	1,145 93	29,867 15	9,147 76	1,015 >	18,248 30	3,842 20	5,237 20	
1864	3,000 >	53,113 28	56,113 28	9,320 19	1,247 78	29,098 57	10,661 28	1,101 50	11,381 40	3,868 30	3,266 50	
1865		13,306 60	13,306 60	10,090 02	934 33	30,211 32	12,553 38	1,396 >	9,438 75	4,145 65	6,511 27	
1866	744 14	6,231 39	6,028 53	11,417 70	6,927 05	50,227 59	7,739 >	1,261 >	8,068 60	6,127 95	3,379 50	
1867	5,138 50	19,063 12	24,201 62	10,538 98	960 >	54,844 56	10,634 06	1,241 50	37,591 >	9,777 >	4,255 54	
1868		2,805 33	2,805 33	9,914 40	1,485 >	53,728 61	7,443 46	1,219 37	28,759 10	12,088 25	2,927 50	
1869		129,148 73	129,148 73	10,539 03	2,129 68	55,653 08	7,663 50	1,322 50	7,670 10	9,922 75	6,761 >	
1870		18,250 69	18,250 69	10,070 24	1,852 88		8,991 96	1,573 75	20,586 20	9,168 60	14,369 >	
1871		15,308 49	15,308 49	11,235 57	1,334 18		13,364 53	3,879 30	9,406 >	18,457 76	11,089 70	
1872		5,344 09	5,344 09	11,823 27	20,296 61		15,521 41	2,609 26	95,438 30	16,629 05	7,750 40	
1873		2,423 48	2,423 48	11,417 02	9,218 47		12,297 71	2,651 79	70,141 25	32,374 70	5,551 80	
1874		11,229 65	11,229 65	12,745 70	9,641 29		12,394 21	3,086 65	14,957 71	40,532 63	8,926 >	
1875		71,573 50	71,573 50	12,250 25	16,815 03		12,156 74	2,094 65	6,882 40	23,150 50	10,911 50	
1876		105,708 65	105,708 65	13,867 69	10,453 69		13,460 61	2,628 15	4,127 >	25,898 15	5,484 72	
1877		45,233 89	45,233 89	24,198 77	20,115 79		13,291 95	1,723 83	16,244 >	22,347 10	7,101 40	
1878		227,271 63	227,271 63	32,057 75	18,216 43		21,739 18	2,516 20	5,867 >	11,334 60	5,495 85	
1879		100,057 16	100,057 16	28,230 64	16,388 94		21,418 50	2,165 29	16,386 >	13,314 30	7,248 51	
1880		123,263 86	123,263 86	29,262 65	16,175 52		18,556 11	2,122 45	6,348 50	8,880 25	5,174 66	
1881		235,102 05	235,102 05	29,062 87	13,200 13		16,288 27	1,979 50	17,417 30	15,474 >	7,590 16	
1882		104,268 53	104,268 53	27,595 89	14,094 >		15,151 25	2,194 >	9,597 >	12,109 70	7,623 86	
1883		121,460 57	121,460 57	28,077 19	18,324 39		14,518 05	2,554 >	16,172 45	16,056 20	3,206 91	
1884		77,598 36	77,598 36	11,508 10	16,525 35		13,238 95	314 34	6,949 >	18,139 10	10,721 50	
1885		80,212 78	80,212 78	24,114 12	17,784 27		13,818 41	>	16,822 24	18,600 70	10,575 85	
1886		69,853 21	69,853 21	26,219 55	15,292 91		13,127 56	>	10,811 50	15,507 30	6,685 70	
1887		161,568 43	161,568 43	21,084 43	14,429 95		11,865 95	>	11,811 >	12,475 20	4,094 70	
1888		111,474 39	111,474 39	23,326 38	11,089 19		11,673 34	>	15,707 81	18,437 98	5,982 01	
1889		80,079 63	80,079 63	22,137 88	4,744 07		10,059 96	>	10,550 50	12,215 73	2,930 50	
1890		63,168 35	63,168 35	20,976 68	6,464 56		7,460 54	>	5,760 >	15,120 42	2,161 50	
1891		43,780 79	43,780 79	19,783 25	7,129 21		7,424 75	>	19,508 62	15,824 >	6,433 >	
1892	350,970 24	37,105 83	394,076 12	21,442 90	6,921 87		7,501 85	>	6,415 >	19,543 35	23,074 16	
1893		49,479 95	49,479 95	19,171 57	6,797 85		8,309 61	>	7,566 15	12,545 91	5,140 83	
1894	209,409 37	52,371 56	261,980 93	19,520 27	7,157 43		6,781 45	>	22,338 45	18,290 31	6,832 06	
1895		19,617 11	19,617 11	18,430 46	7,575 15		7,432 92	>	4,973 >	13,783 94	11,916 70	
1896	1,886,198 22	48,047 78	1,934,136 >	28,531 30	10,844 92		6,964 82	>	12,097 40	15,326 99	7,817 75	
1897		19,706 38	19,706 38	20,796 14	7,977 49		5,923 10	>	11,526 >	12,737 50	5,556 20	
1898		50,015 02	50,015 02	20,229 66	12,223 20		6,103 47	>	16,180 90	13,785 01	7,372 20	
1899		30,728 13	30,728 13	20,289 60	11,014 58		4,868 32	>	9,980 70	24,011 23	14,380 23	
1900	(2) 1,301,892 99	19,874 40	1,321,767 39	18,269 49	7,619 64		4,135 67	>	18,171 32	21,783 >	26,551 50	
1901	44,639 84	51,263 64	95,903 48	19,590 55	30,032 23		3,583 88	>	29,276 >	26,776 40	19,244 40	
1902	84,475 98	27,006,36	111,642 34	21,474 64	146,231 93		2,912 63	>	15,576 14	24,932 52	10,499 36	
1903	99,607 20	85,739 55	185,346 75	23,157 14	216,608 68		3,038 56	>	32,918 90	21,614 39	10,568 68	
1904	134,131 49	89,877 79	204,011 28	117,674 11	267,325 23		5,138 49	>	28,600 50	21,108 16	23,125 21	
1905	157,589 76	89,284 >	226,983 76	34,259 98	429,341 82		3,326 62	>	59,922 10	24,174 83	11,545 85	
1906	26,933 93	281,586 60	308,560 53	31,530 42	542,931 05		2,444 35	>	82,068 80	28,626 73	23,316 80	
1907	2,291,448 44	61,655 54	2,353,104 94	31,853 83	106,033 78		3,121 45	>	83,873 12	30,991 32	29,788 12	
1908	16,137 59	512,712 51	528,850 10	30,918 06	591,704 06		2,245 29	>	123,402 12	29,989 75	39,276 40	
1909	5,311 23	39,411 61	45,722 84	56,634 19	639,645 95		3,417 87	>	74,363 87	25,082 20	34,089 63	
1910	121,218 84	81,655 21	182,874 04	54,944 12	687,523 31		3,032 30	>	97,334 60	29,582 19	18,910 60	
1911 (3)	918,873 93	32,388 10	951,261 03	59,390 08	657,496 89		2,415 82	>	31,422 19	30,481 06	10,725 35	
	6.743,819 90	5,295,576 23	12,039,395 21	1,508,891 57	4,953,390 83	700,805 42	608,750 49	58,940 83	1,480,570 72	962,875 51	682,125 91	

(1) Ces recettes sont actuellement comprises dans les produits extraordinaires.
 (2) Cession de la section Landen-Saint-Froid, laquelle a été reprise en 1909 en suite du rachat de la ligne de Saint-Froid à Hasselt.
 (3) Chiffres provisoires.

encaissés par le département des finances pour compte du chemin de fer.
1835 à 1911.

Argent non réclamé.	Droits d'affichage. (1)	Excédents de droits d'encaissement sur fonds d'adjudication.	Produits des lignes du Grand Luxembourg	Références résultant des art. 6 et 32 de la loi sur les mines du 21 avril 1810	Droits de magasinage. (1)	Acomptes versés par la ville de Gand en remboursement d'avances.	Ensemble des produits indirects portés en recette au CR (col. 5 à 19).	TOTAUX. (col. 4 et 20).	ANNÉES.
12	14	15	16	17	18	19	20	21	22
"	"	"	"	"	"	"	365 "	365 "	1835
"	"	"	"	"	"	"	461 16	461 16	1836
"	"	"	"	"	"	"	892 24	892 24	1837
"	"	"	"	"	"	"	434 26	434 26	1838
"	"	"	"	"	"	"	33,061 82	33,061 82	1839
"	"	"	"	"	"	"	20,779 33	20,779 33	1840
"	"	"	"	"	"	"	55,475 43	70,518 74	1841
"	"	"	"	"	"	"	43,088 20	291,803 97	1842
"	"	"	"	"	"	"	34,382 84	345,244 61	1843
"	"	"	"	"	"	"	21,149 88	84,488 41	1844
"	"	"	"	"	"	"	19,099 99	176,724 04	1845
"	"	"	"	"	"	10,465 11	26,998 19	332,629 09	1846
"	"	"	"	"	"	31,171 64	79,652 48	150,272 09	1847
"	"	2,235 44	"	"	"	16,589 83	75,050 68	134,984 06	1848
"	"	48 42	"	"	"	10,771 36	50,096 75	136,748 29	1849
178 58	"	124 81	"	"	"	15,073 08	47,260 06	86,235 96	1850
87 79	"	101 84	"	"	"	9,023 "	49,326 62	76,417 79	1851
"	"	"	"	"	"	5,376 05	70,829 46	73,574 96	1852
285 77	"	"	"	"	"	14,381 "	67,683 16	68,459 16	1853
146 87	"	"	"	"	"	20,493 08	80,835 29	85,368 51	1854
"	"	"	"	"	"	9,576 13	114,083 72	123,214 02	1855
615 75	"	"	"	"	"	7,052 67	120,548 44	132,933 94	1856
228 60	"	"	"	"	"	9,300 02	91,327 42	1,471,930 15	1857
2,089 81	"	"	"	"	"	30,327 10	102,880 30	146,068 22	1858
673 46	"	"	"	"	"	29,222 11	96,469 40	413,771 77	1859
992 06	"	"	"	"	"	17,919 02	84,026 45	118,165 47	1860
1,032 "	"	"	"	"	"	15,411 81	81,927 03	108,520 06	1861
730 57	"	"	"	"	"	32,449 94	113,455 81	114,761 72	1862
330 84	"	"	"	"	"	27,050 77	107,978 72	213,884 55	1863
1,067 56	"	"	"	"	"	19,988 24	140,000 "	230,914 32	1864
279 95	"	"	"	"	"	9,276 13	20,000 "	104,860 80	1865
666 59	1,425 60	"	"	"	"	730 06	20,000 "	117,061 64	1866
1,160 60	13,488 85	"	"	"	"	189 83	20,000 "	165,165 72	1867
1,509 70	16,296 55	"	"	"	"	122 64	"	135,492 58	1868
1,976 24	19,394 85	"	"	"	"	48 "	"	122,274 75	1869
772 73	"	"	"	"	"	"	"	68,195 36	1870
511 43	"	"	"	"	"	"	"	64,498 47	1871
2,920 74	"	"	"	"	"	"	"	172,988 04	1872
2,601 69	"	"	7,483 80	"	"	"	"	153,768 14	1873
1,325 27	"	"	22,223 97	"	"	"	"	125,834 43	1874
2,010 99	"	"	22,508 42	"	"	"	"	107,889 78	1875
1,899 94	"	"	21,915 47	"	"	"	"	109,735 42	1876
2,628 51	"	"	"	"	"	"	"	107,656 99	1877
1,547 47	"	"	"	"	"	"	"	98,794 68	1878
1,356 90	"	"	"	"	"	"	"	105,708 99	1879
3,265 87	"	"	"	"	"	"	"	88,786 01	1880
1,271 46	"	"	"	"	"	"	"	102,343 69	1881
1,765 67	"	"	"	"	"	"	"	90,131 37	1882
2,177 43	"	"	"	"	"	"	"	101,086 62	1883
2,729 05	"	"	"	"	"	"	"	90,285 39	1884
2,738 63	"	"	"	"	"	"	"	104,474 24	1885
1,919 23	"	"	"	323 61	"	"	"	89,887 30	1886
1,947 86	"	"	"	371 80	"	"	"	79,981 89	1887
1,892 40	"	"	"	487 27	"	"	"	87,906 41	1888
1,482 96	"	"	"	563 88	"	"	"	64,714 47	1889
2,127 26	"	"	"	912 36	"	"	"	60,923 32	1890
2,210 32	"	"	"	2,031 34	"	"	"	80,344 49	1891
2,439 69	"	"	"	1,409 06	"	"	"	89,247 92	1892
2,315 95	"	"	"	979 21	"	"	"	62,857 08	1893
3,176 48	"	"	"	732 73	"	"	"	84,829 18	1894
3,065 10	"	"	"	676 46	"	"	"	67,853 73	1895
1,781 68	"	"	"	282 43	"	"	"	86,647 29	1896
3,827 18	"	"	"	296 32	"	"	"	88,639 86	1897
3,723 25	"	"	"	859 78	"	"	"	80,477 47	1898
2,931 82	"	"	"	782 54	"	"	"	88,419 62	1899
4,064 33	"	"	"	1,036 46	"	"	"	101,371 41	1900
3,940 49	"	"	"	2,927 03	"	"	"	136,260 98	1901
3,366 86	"	"	"	2,068 66	"	"	"	225,212 74	1902
2,719 14	"	"	"	2,398 81	"	"	"	312,594 47	1903
3,077 24	"	"	"	2,375 40	"	"	"	468,414 74	1904
3,360 23	"	"	"	1,439 90	"	"	"	567,371 33	1905
4,217 48	"	"	"	1,284 61	"	"	"	716,420 24	1906
3,485 96	"	"	"	2,127 96	"	"	"	760,796 17	1907
3,660 74	"	"	"	2,932 04	"	"	"	802,728 46	1908
3,153 62	"	"	"	2,200 59	"	"	"	858,637 32	1909
4,082 34	"	"	"	675 05	"	"	"	897,050 61	1910
5,568 91	"	"	"	196 44	"	"	"	580,217 37	1911
129,674 90	50,639 86	2,520 51	74,131 66	32,311 81	342,037 42	200,000 "	11,785,606 89	23,824,912 10	

ANNÉES.	DROITS CONSTATÉS.			RECouvreMENTS	
	RÉCETTES de l'exploitation. (a)	Parts des lignes concedées et exploitées par L'ÉTAT. (b)	RESTE pour le Trésor (c)	AU COURS	APRÈS LA FIN
				de l'exercice.	de l'exercice.
1835	268,997 50	..	268,997 50	268,997 50	..
1836	825,132 85	..	825,132 85	825,132 85	..
1837	1,416,982 94	..	1,416,982 94	1,227,245 06	189,737 88
1838	3,097,833 40	..	3,097,833 40	2,786,901 31	310,932 09
1839	4,249,825 04	..	4,249,825 04	3,845,897 95	403,927 09
1840	5,335,167 05	..	5,335,167 05	5,335,167 05	..
1841	6,226,333 66	..	6,226,333 66	6,225,625 56	708 10
1842	7,458,774 29	..	7,458,774 29	7,458,774 29	..
1843	8,994,439 33	..	8,994,439 33	8,939,284 17	55,155 16
1844	11,226,310 87	..	11,226,310 87	11,119,913 60	106,397 27
1845	12,401,750 22	..	12,401,750 22	12,322,653 18	79,097 04
1846	13,572,573 03	..	13,572,573 03	13,572,573 03	..
1847	14,660,367 30	46,368 32	14,660,367 30	14,587,693 70	62,673 60
1848	12,227,775 61	149,890 58	12,077,885 03	11,923,332 43	154,552 60
1849	13,241,431 76	303,510 87	12,937,920 91	12,594,467 42	..
1850	15,051,780 71	388,155 61	14,663,625 10	14,663,625 10	..
1851	16,288,464 87	402,976 40	15,885,488 47	15,885,488 47	..
1852	17,317,238 69	424,681 15	16,913,207 54	16,913,207 54	..
1853	19,078,228 90	607,769 64	18,070,468 26	18,070,468 26	341,453 49
1854	22,667,739 23	899,853 61	21,767,885 59	21,266,619 90	501,265 69
1855	24,510,116 74	1,201,437 75	23,308,678 99	22,802,380 83	428,328 90
1856	25,578,540 38	1,424,423 90	24,154,116 48	22,453,177 81	608,910 44
1857	25,507,617 32	1,509,081 71	24,008,536 61	23,061,930 54	1,081,151 40
1858	27,277,926 01	1,683,906 08	25,594,019 93	24,519,007 73	1,062,230 36
1859	28,080,999 70	1,767,652 77	26,313,346 93	25,661,874 37	651,472 56
1860	29,091,994 38	1,809,374 68	27,801,619 70	26,606,046 32	1,154,057 83
1861 (c)	32,910,039 19	1,990,516 15	30,919,523 04	29,744,328 14	1,175,185 40
1862	32,548,265 76	2,000,911 10	30,547,354 66	29,095,873 79	1,452,966 42
1863	33,868,435 59	2,147,171 22	31,721,264 37	30,242,274 77	1,478,989 60
1864	36,090,902 54	2,357,471 18	33,733,431 36	32,396,931 ..	1,344,600 40
1865	38,318,780 18	2,480,408 34	35,838,371 84	33,714,008 25	1,894,679 53
1866	38,188,974 36	3,080,420 11	35,108,554 25	32,788,830 61	1,802,707 30
1867	40,001,392 95	3,372,306 88	36,629,086 07	32,468,933 96	4,645,628 45
1868	41,832,370 93	3,671,291 68	38,161,079 25	36,614,965 73	1,579,925 10
1869	43,387,254 90	3,562,595 18	39,824,659 72	36,874,177,82	2,975,195 09
1870	45,306,470 28	3,473,132 97	41,833,336 31	38,413,318 09	3,411,712 20
1871	66,906,259 29	8,947,687 76	57,958,571 53	49,965,954 42	7,207,889 91
1872	69,664,288 46	9,989,803 31	59,675,485 15	54,163,427 34	4,265,008 82
1873	72,644,574 63	10,933,325 51	61,711,249 12	54,905,538 99	6,784,714 09
1874	87,200,192 06	10,914,315 02	76,285,877 04	69,617,469 99	7,564,945 82
1875	89,124,045 81	11,240,308 29	77,883,737 52	73,545,506 50	2,848,444 19
1876	90,519,922 84	10,634,785 75	80,485,137 09	76,893,078 90	3,577,086 07
1877	93,300,704 84	2,261,685 10	87,048,019 74	83,873,058 58	3,306,890 24
1878	94,205,915 14	3,454,483 63	90,741,431 51	86,705,476 35	4,204,414 51
1879	99,425,589 39	3,620,424 41	95,805,161 98	91,428,519 79	4,758,544 67
1880	113,826,881 ..	4,504,122 39	109,322,758 61	105,123,670 82	4,193,371 90
1881	113,303,184 53	4,590,590 83	108,712,592 70	103,765,692 19	5,187,908 43
1882	119,283,622 31	4,210,746 28	115,072,876 03	111,375,679 68	3,758,184 06
1883	121,882,667 45	4,283,359 31	117,599,308 14	113,676,564 36	3,922,743 78
1884	120,238,334 74	4,138,796 97	116,099,536 77	111,927,708 11	4,171,828 66
1885	119,621,013 54	3,920,998 44	115,700,015 10	113,260,619 62	2,479,395 48
1886	116,325,402 80	3,824,382 90	112,501,019 90	110,819,593 83	2,847,500 57
1887	124,200,470 23	4,954,734 73	120,145,735 50	116,970,065 90	3,176,669 60
1888	131,351,582 14	4,130,024 43	127,221,557 71	124,524,097 90	2,697,659 81
1889	135,855,369 87	4,385,906 14	132,469,463 73	128,548,772 27	3,920,691 46
1890	141,190,895 75	4,576,115 53	136,614,780 22	133,479,651 34	3,135,128 88
1891	142,739,211 33	4,653,667 91	138,082,543 42	135,333,210 13	2,753,091 87
1892	139,937,101 88	4,495,228 91	135,441,872 97	133,143,332 31	3,125,642 79
1893	145,517,148 99	4,783,256 27	140,737,882 72	137,133,541 61	3,602,209 27
1894	152,801,046 80	5,079,797 30	147,811,249 50	145,330,059 62	2,481,189 88
1895	154,409,287 37	5,083,513 98	149,316,773 39	146,097,265 71	3,446,369 ..
1896	160,347,951 70	5,290,080 33	155,057,571 37	151,469,751 74	3,609,908 47
1897 (d)	180,177,173 39	5,282,707 09	174,894,466 30	171,060,874 28	3,691,562 50
1898	191,427,029 81	6,120,334 56	186,306,496 25	177,679,366 46	5,231,536 67
1899	201,142,737 10	5,530,348 14	195,612,388 95	195,176,238 88	3,817,781 09
1900	204,046,368 07	4,725,848 56	204,370,519 51	201,175,634 86	3,150,040 97
1901	207,567,259 87	4,595,366 56	203,051,693 31	199,783,376 46	3,331,575 77
1902	215,274,477 62	4,663,324 73	210,611,082 89	206,198,518 48	4,517,594 85
1903	224,881,912 ..	4,787,841 97	220,094,070 03	216,828,440 21	3,265,659 82
1904	232,344,767 38	5,035,622 07	227,279,145 31	223,994,145 90	3,284,999 41
1905	247,568,731 50	5,125,208 14	242,443,523 36	239,077,216 20	2,766,307 16
1906	258,833,950 11	5,409,542 96	253,424,407 15	250,280,837 18	3,143,549 97
1907 (e)	268,975,872 69	5,742,825 65	263,233,046 44	258,834,354 84	4,308,991 60
1908 (f)	268,537,443 95	5,736,467 34	262,801,006 61	260,770,981 ..	2,051,622 56
1909 (g)	280,881,861 37	5,806,168 02	274,995,683 35	272,685,999 11	2,409,684 24
1910	308,999,831 30	6,014,530 24	302,985,243 06	287,506,912 90	4,578,330 10
1911	317,292,197 27	6,894,152 71	308,188,361 53	304,809,440 62	4,645,922 91
	7,707,594,081 61	270,124,157 11	7,409,768,624 50		

sement des recettes brutes.

EFFECTUÉS.		SOMMES à RECOURRER.	Parts du Trésor dans les recettes du chemin de fer. (a)	ANNÉES.	Observations.
POUR chaque exercice.	DEPUIS L'ORIGINE.				
268,997 50	268,997 50	"	268,997 50	1835	
525,132 85	1,091,130 35	"	1,091,130 35	1836	
1,416,982 91	2,511,113 29	"	2,511,113 29	1837	
3,097,833 40	5,608,946 69	"	5,608,946 69	1838	
4,249,833 04	9,858,771 73	"	9,858,771 73	1839	
5,335,167 05	15,193,938 78	"	15,193,938 78	1840	
6,226,373 06	21,420,312 44	"	21,420,312 44	1841	
7,458,774 29	28,879,086 73	"	28,879,086 73	1842	
8,994,439 33	37,873,486 06	"	37,873,486 06	1843	
11,226,310 87	49,099,796 93	"	49,099,796 93	1844	
12,401,750 22	61,501,547 15	"	61,501,547 15	1845	
13,572,573 03	75,074,120 18	"	75,074,120 18	1846	
14,650,367 40	89,724,487 48	"	89,724,487 48	1847	
12,077,885 03	101,802,372 51	"	101,802,372 51	1848	
12,945,920 91	114,738,293 42	"	114,738,293 42	1849	
14,663,025 10	129,401,918 52	"	129,401,918 52	1850	
15,883,488 47	145,287,406 99	"	145,287,406 99	1851	
16,913,207 54	162,200,614 53	"	162,200,614 53	1852	
19,070,968 26	181,271,082 79	"	181,271,082 79	1853	
21,767,885 59	203,038,968 38	"	203,038,968 38	1854	
23,230,743 71	226,269,712 11	77,935 25	226,347,647 37	1855	
24,061,189 25	249,330,901 36	170,863 49	249,501,763 85	1856	
24,143,081 91	273,473,982 30	26,318 16	273,500,300 46	1857	
25,621,288 09	299,095,220 39	"	299,095,220 39	1858	
26,313,346 93	325,408,567 32	"	325,408,567 32	1859	
27,760,101 15	353,168,671 47	41,515 55	353,210,187 02	1860	
30,919,514 01	384,088,185 51	41,515 55	384,129,701 06	1861	
31,388,840 21	414,577,025 72	"	414,577,025 72	1862	
31,721,261 37	446,398,286 09	"	446,398,286 09	1863	
31,711,531 40	480,139,817 49	"	480,139,817 49	1864	
33,068,687 78	515,748,509 27	229,081 06	515,977,590 33	1865	
34,691,537 01	550,440,047 18	646,700 40	551,086,747 58	1866	
36,814,592 40	587,254,639 58	461,221 07	587,715,860 65	1867	
38,194,800 83	625,449,500 41	447,372 54	625,896,872 95	1868	
39,849,772 91	665,299,273 32	422,259 35	665,721,532 67	1869	
41,825,030 89	707,124,304 21	430,574 77	707,554,878 98	1870	
57,172,844 33	764,297,148 54	1,216,301 97	765,513,450 51	1871	
58,428,526 16	822,725,674 70	2,463,260 96	825,188,935 66	1872	
61,780,273 05	884,505,947 75	2,391,237 "	885,900,184 78	1873	
77,182,405 81	961,688,353 59	1,467,708 23	963,156,061 82	1874	
76,391,950 69	1,038,082,304 28	3,047,405 06	1,041,129,709 34	1875	
80,470,164 97	1,118,552,469 25	3,002,467 18	1,121,554,936 43	1876	
87,179,918 82	1,205,731,418 07	2,870,538 10	1,208,601,956 17	1877	
90,909,890 86	1,295,642,308 93	2,702,078 75	1,298,344,387 68	1878	
94,187,061 46	1,392,829,373 39	2,320,176 27	1,395,149,549 66	1879	
109,317,012 72	1,502,146,416 11	2,323,892 16	1,504,470,308 27	1880	
108,953,600 62	1,611,100,016 73	2,984,881 21	1,614,184,900 97	1881	
115,134,863 74	1,726,234,880 47	2,023,896 53	1,728,257,777 "	1882	
117,509,308 14	1,843,833,185 61	2,023,896 53	1,845,857,082 14	1883	
116,609,536 77	1,959,934,725 38	2,023,896 53	1,961,958,621 91	1884	
115,700,015 10	2,075,634,740 18	2,075,634 74	2,077,650,374 91	1885	
118,467,184 40	2,189,069,931 88	1,057,722 03	2,190,127,653 91	1886	
120,145,735 50	2,309,245,670 38	1,057,722 03	2,310,303,392 41	1887	
127,121,757 71	2,436,467,428 09	1,057,722 03	2,437,525,150 12	1888	
132,499,433 73	2,568,936,861 82	1,057,722 03	2,569,994,613 85	1889	
132,614,780 22	2,705,551,674 04	1,057,722 03	2,706,609,396 07	1890	
138,986,302 "	2,843,637,974 04	1,053,963 45	2,844,691,937 49	1891	
136,268,975 10	2,979,906,949 14	226,861 32	2,980,133,810 46	1892	
140,733,450 88	3,120,642,709 02	248,903 16	3,120,891,612 18	1893	
147,811,219 80	3,268,453,929 52	248,193 16	3,268,702,122 68	1894	
159,543,631 71	3,417,997,564 23	22,131 84	3,418,019,716 07	1895	
153,079,704 21	3,573,077,287 44	"	3,573,077,287 44	1896	
174,734,436 78	3,747,811,724 22	140,029 52	3,747,951,753 74	1897	
182,910,902 13	3,930,742,626 35	3,535,623 64	3,934,278,149 99	1898	
198,991,909 97	4,129,736,536 32	154,042 63	4,129,890,678 95	1899	
204,334,673 83	4,334,071,272 15	189,886 31	4,334,261,158 46	1900	
203,113,952 24	4,537,186,224 38	126,622 39	4,537,312,851 77	1901	
210,716,173 33	4,749,902,337 71	21,506 95	4,749,923,844 66	1902	
229,094,070 03	4,967,996,407 74	21,506 95	4,968,018,014 69	1903	
227,220,145 31	5,195,275,553 05	21,506 95	5,195,297,050 "	1904	
242,441,621 36	5,437,719,076 41	21,506 95	5,437,740,582 36	1905	
243,734,107 15	5,691,413,683 56	21,506 95	5,691,435,189 51	1906	
248,243,146 45	5,954,176,730 "	21,506 95	5,954,198,236 95	1907	
262,922,697 56	6,217,199,143 56	"	6,217,199,333 56	1908	
274,962,683 35	6,492,195,016 91	"	6,492,195,016 91	1909	
301,685,241 06	6,794,280,257 97	"	6,794,280,257 97	1910	
306,488,241 54	7,100,768,501 50	"	7,100,768,501 50	1911	

a) Non compris les produits divers voir annexe VII.

b) Non compris jusqu'en 1906 inclus les loyers de Spa à la frontière et d'Anvers à Rotterdam A partir de 1907, le loyer de la ligne de Spa à la frontière est compris dans les parts des compagnies dont l'Etat exploite les lignes.

c) Y compris fr 978,498-72 représentant le boni de la gestion provisoire de la ligne de Mons à Mauge.

d) Y compris fr. 9,352,173-02 provenant des gestions provisoires des lignes reprises en 1896 et en 1897. (Anvers à Gand, Liégeois-Limbourgeois, Gand-Ecclou-Bruges et Grand Central Belge. Voir page 106 du Compté général des Finances pour les années 1898, 1899 et 1900).

e) Y compris le versement de fr. 4,026,458 58 effectué par la société de la Flandre Occidentale, à valoir sur les produits nets de l'exploitation de ses lignes pour compte de l'Etat pendant les exercices 1906 et 1907.

f) Y compris les versements de 50,000 et de 153,000 francs effectués respectivement par les sociétés de la Flandre Occidentale et de Termonde à Saint-Nicolas, à valoir sur les produits nets de l'exploitation de leurs lignes pour compte de l'Etat.

g) Y compris les soldes des produits nets de l'exploitation des lignes de la Flandre Occidentale et de Termonde à Saint-Nicolas, pour compte de l'Etat, par les sociétés concessionnaires, respectivement fr. 27,927 87 et 124,817 87.

N^o IX. — *Décomposition du compte de premier établissement et de parachèvement des lignes exploitées moyennant Pour les années antérieures à 1900,*

	1900	1901	1902	1903	1904
A. Lignes construites directement par l'État :					
Lignes exploitées	420,347,304 21 (a) 16,983,136 69	426,221,440 21 (a) 22,106,644 73	435,221,913 99 (a) 25,771,368 04	446,006,019 94 (a) 28,963,929 51	452,029,784 31 (a) 38,401,909 74
Lignes en construction	9,316,435,59 (a) 9,316,435,59	16,279,888,70 (a) 16,279,888,70	18,400,168 65 (a) 18,400,168 65	20,918,705 84 (a) 20,918,705 84	30,302,072 40 (a) 30,302,072 40
Ensemble pour lignes construites directement par l'État	448,646,876 49	464,007,973 61	479,393,180 68	495,888,653 39	521,633,766 45
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/25 août 1885, 10 décembre 1876, 1 ^{re} et 20 juin 1877 et 9-10 juin 1878 :	156,007,124 10 14,651,400 28	156,007,124 10 15,265,006 01	156,007,124 10 15,611,379 16	156,007,124 10 16,273,445 73	156,007,124 10 17,039,028 87
Parachèvement :	(a) 3,793 10	(a) 27,504 74	(a) 98,680 62	"	(a) 29,600 86
Ensemble pour lignes construites à forfait	170,682,317 48	171,299,634 85	171,747,183 68	172,280,569 83	173,075,753 83
C. Lignes rachetées					
Mons à Manago (capital représentatif des annuités) (1)	10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27
Pepinster à Spa	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08
Dendre et Waes	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51
Saint-Ghislain à Erbissoel	2,385,000 "	2,385,000 "	2,385,000 "	2,385,000 "	2,385,000 "
Lierre à Turnhout	4,396,117 40	4,396,117 40	4,396,117 40	4,396,117 40	4,396,117 40
Marbelhan à Virton et à Lanorteau, y compris les parachèvements effectués au moyen de retenues faites sur le prix d'achat	6,937,645 59	6,937,645 59	6,937,645 59	6,937,645 59	6,937,645 59
Réseau des Flandres	17,441,982 42	17,441,982 42	17,441,982 42	17,441,982 42	17,441,982 42
Bassins Houilliers (capital représentatif des annuités) (2)	194,208,800 "	194,208,800 "	194,208,800 "	194,208,800 "	194,208,800 "
Luxembourg	127,355,106 80	127,355,106 80	127,355,106 80	127,355,106 80	127,355,106 80
Anvers à Gand par Saint-Nicolas	14,700,550 "	14,700,550 "	14,700,550 "	14,700,550 "	14,700,550 "
Liégeois-Limbourgeois	34,998,416 50	34,998,416 50	34,998,416 50	34,998,416 50	34,998,416 50
Gand-Ecloo	7,734,600 "	7,734,600 "	7,734,600 "	7,734,600 "	7,734,600 "
Grand Central Belge	216,218,884 27	216,218,884 27	216,218,884 27	216,218,884 27	216,218,884 27
Plateaux de Herze	23,116,178 26	23,116,178 26	23,116,178 26	23,116,178 26	23,116,178 26
Siehera à Montagu	353,371 26	353,371 26	353,371 26	353,371 26	353,371 26
Liège à Visé	10,024,788 20	10,024,788 20	10,024,788 20	10,024,788 20	10,024,788 20
Landen à Ciney (capital représentatif des annuités)	24,738,160 "	24,738,160 "	24,738,160 "	24,738,160 "	24,738,160 "
Salut-Trond-Hasset idem.	4,180,600 "	4,180,600 "	4,180,600 "	4,180,600 "	4,259,166 08
Flandre Occidentale	"	"	"	"	"
Termonde à Saint-Nicolas idem. (3)	"	"	"	"	"
Parachèvement :	13,193,665 38	13,193,665 38	13,193,665 38	13,193,665 38	13,193,665 38
Travaux prévus lors du rachat	74,486,162 58	79,609,984 44	87,012,003 50	93,567,791 40	100,891,913 08
Autres travaux livrés à l'exploitation	(a) 992,269 39	(a) 2,192,325 76	(a) 2,457,084 34	(a) 2,075,159 87	(a) 3,185,387 73
Travaux d'extension non achevés à fin d'exercice					
Ensemble pour lignes rachetées	817,484,554 90	853,808,433 13	861,475,210 77	867,649,074 20	876,102,020 42
D. Lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts des recettes :					
Parachèvement :	8,129,228 05	8,316,528 20	8,449,208 88	8,724,595 42	9,073,281 11
Travaux livrés à l'exploitation	(a) 52,709 05	(a) 13,640 62	(a) 88,667 50	"	"
Travaux d'extension non achevés à fin d'exercice	8,181,938 "	8,330,168 82	8,537,876 47	8,724,595 42	9,073,281 11
Ensemble pour lignes louées par l'État	8,181,938 "	8,330,168 82	8,537,876 47	8,724,595 42	9,073,281 11
E. Dépenses des stations : excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes tournantes, etc. ; réservoirs candélabres, éclairage électrique et au gaz, etc.					
	46,907,108 74	49,615,734 60	52,014,985 20	53,201,186 43	54,798,877 01
F. Dépenses générales pour études de projets de construction.					
	13,311,909 93	13,614,834 79	14,014,308 35	14,725,966 69	15,365,878 19
G. Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines fixes, outillage et installations électriques des services de la traction (ateliers dépts, etc.).					
1 ^o Commandé par l'État	318,336,501 12	357,215,341 83	395,260,630 37	432,599,681 97	464,249,992 76
2 ^o Repris aux compagnies (4)	90,173,264 63	90,173,264 63	90,173,264 63	90,173,264 63	90,173,264 63
Ensemble pour le matériel roulant, etc.	408,509,765 75	447,388,606 46	485,433,895 "	522,773,946 60	554,423,257 39
Total du capital de premier établissement	1,941,704,561 28	2,005,665,376 29	2,072,646,940 35	2,145,243,997 56	2,204,532,834 72
Pour faire ressortir le capital engagé dans le domaine exploité, il faut déduire :					
1 ^o Pour lignes en construction et travaux d'extension non achevés (voir littéra G ci-dessus)	27,348,344 72	40,020,004 55	46,815,969 24	51,957,795 32	71,918,970 73
2 ^o Pour aliénation d'immeubles, subsides, etc. (Amortissements in directs)	6,844,930 08	6,940,883 56	7,052,565 90	7,237,912 65	7,441,923 93
Reste capital utile fr.	1,907,511,286 49	1,961,104,488 18	2,018,778,405 21	2,076,038,289 59	2,125,171,940 06

(1) Déduction faite d'une somme de fr. 2,698,349-24 allouée au matériel et comprise au littéra G, 2^o.
(2) Déduction faite des bonifications dues par la compagnie en vertu de l'article 37 de la convention du 1^{er} juin 1877, soit fr. 5.819.200, et de la somme de 13.600.000 francs montant du capital représentatif de l'annuité de 612.000 francs due pour rachat de matériel et comprise au litt. G, 2^o (voir *Situation générale du Trésor public* au 1^{er} janvier 1912, page 201.)

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

voir l'annexe IX du compte rendu de 1905.

1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	Différences entre 1910-1911
486,733,155 56	502,769,438 23	647,265,362 79	574,977,186 42	584,410,623 44	605,387,204 45	619,011,337 74	13,624,133 29
(a) 26,651,918 33	(a) 28,987,163 52	(a) 18,860,600 85	(a) 22,215,490 16	(a) 24,220,993 98	(a) 24,921,147 35	(a) 27,566,566 91	(a) 2,645,419 56
(a) 37,965,072 »	(a) 47,225,015 75	(a) 51,830,800 54	(a) 50,830,482 09	(a) 63,023,053 23	(a) 79,300,193 73	(a) 92,565,489 90	(a) 13,265,296 17
551.350,148 89	578,981,619 50	617,956,773 19	648,013,158 67	675,654,610 65	709.608,545 53	739,143,414 55	29,534,869 02
156,007,124 10	156,007,124 10	156,007,124 10	156,007,124 10	156,007,124 10	156,007,124 10	156,007,124 10	»
17,864,465 16	18,162,432 57	19,075,536 19	19,549,979 31	19,077,073 15	21,173,865 43	22,228,734 83	1,054,868 40
(a) 60,085 95	(a) 67,394 »	(a) 67,079 29	(a) 169,527 29	(a) 332,944 29	(a) 221,738 »	(a) 144,604 75	(a) — 77,153 25
173,931,675 21	174,236,950 67	175,149,739 58	175,726,630 70	176,317,141 54	177,402,748 53	178,389,463 68	977,715 15
10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27				
6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08				
52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51				
2,385,000 »	2,385,000 »	2,385,000 »	2,385,000 »				
4,396,117 40	4,396,117 40	4,396,117 40	4,396,117 40				
6,937,645 59	6,937,645 59	6,937,645 59	6,937,645 59				
17,441,982 42	17,441,982 42	17,441,982 42	17,441,982 42				
194,208,800 »	194,208,800 »	194,208,800 »	194,208,800 »	814,654,338 94	814,654,338 94	814,654,338 94	»
127,355,106 80	127,355,106 80	127,355,106 80	127,355,106 80				
14,700,550 »	14,700,550 »	14,700,550 »	14,700,550 »				
34,998,416 50	34,998,416 50	34,998,416 50	34,998,416 50				
7,734,600 »	7,734,600 »	7,719,600 »	7,719,600 »				
216,218,884 27	216,218,884 27	216,218,884 27	216,218,884 27				
23,116,178 25	23,116,178 25	23,116,178 25	23,116,178 25				
353,371 26	353,371 26	353,371 26	353,371 26				
10,024,788 20	10,024,788 20	10,024,788 20	10,024,788 20				
24,738,160 »	24,738,160 »	24,738,160 »	24,738,160 »				
4,259,166 08	4,259,166 08	4,259,166 08	4,259,166 08				
»	»	52,257,569 »	52,257,569 »				
»	»	»	3,520,746 31				
13,193,665 38	13,193,665 38	13,193,665 38	13,193,665 38	13,193,665 38	13,193,665 38	13,193,665 38	»
111,484,023 84	117,322,851 46	126,140,936 86	135,262,418 51	143,163,121 16	157,872,637 77	165,329,275 79	7,456,638 02
(a) 2,482,926 26	(a) 2,548,783 73	(a) 3,572,978 03	(a) 5,086,388 36	(a) 7,005,992 10	(a) 3,063,089 40	(a) 3,592,220 69	589,132 29
886,051,639 11	891,956,124 20	954,041,172 90	968,196,811 19	978,017,027 58	988,723,730 49	996,769,500 80	8,045,770 31
9,444,483 67	9,605,347 86	9,893,354 73	10,047,573 65	10,292,621 95	10,533,197 85	10,691,113 79	357,915 94
»	»	»	»	»	»	(a) 5,141 10	(a) 5,141 10
9,444,483 67	9,605,347 86	9,893,354 73	10,047,573 65	10,292,621 95	10,533,197 85	10,896,254 89	363,057 04
57,566,643 97	61,463,017 81	64,987,974 43	69,922,464 56	72,927,668 56	75,686,982 29	77,382,074 34	1,695,092 05
15,796,113 30	16,216,683 75	17,143,275 39	17,672,818 73	18,547,386 34	19,485,338 97	20,236,975 04	751,636 07
491,005,314 38	508,039,922 35	547,435,588 51	599,983,839 22	625,173,678 65	655,620,850 28	674,061,192 89	18,440,342 60
99,173,264 63	99,173,264 63	93,719,095 61	93,719,095 63	94,015,142 65	94,015,142 65	94,039,338 95	24,196 30
581,178,579 01	598,213,686 98	641,154,684 14	693,702,934 85	719,188,821 30	749,635,992 93	768,100,531 83	18,464,538 90
2,275,319,283 16	2,330,072,930 77	2,480,326,074 36	2,583,292,392 35	2,650,915,337 92	2,731,076,536 59	2,790,909,215 13	59,832,678 54
67,160,002 54	78,828,359 00	74,331,467 72	78,301,887 90	94,582,893 60	107,446,187 48	123,874,023 85	16,427,835 87
7,668,907 69	7,977,468 22	10,330,573 20	10,860,433 30	10,906,189 14	11,088,061 18	12,039,325 21	951,264 03
2,290,490,372 93	2,343,867,103 55	2,395,661,033 44	2,494,131,071 15	2,545,467,235 18	2,612,512,287 93	2,654,995,866 57	42,483,578 64

(3) Les annuités restant dues au 1^{er} janvier 1910 ont été remboursées anticipativement. (Voir *Situation générale du Trésor public* au 1^{er} janvier 1912, p. 200.)

(4) Y compris une somme de fr. 2,698,349,24, montant de la partie du capital représentatif de l'annuité de rachat de la ligne de Mous à Manage afférente au matériel et 13,600,000 francs, montant du capital représentatif de l'annuité de 612,000 francs due pour rachat de matériel aux Bassins Houillers.

N° X. — Voies et travaux. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1907-1911) et de la dernière année (1906) de la période précédente.

	1906.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.
Longueur effective, en mètres courants, des lignes exploitées par l'État. } double voie.	1,852,101	1,900,285	2,010,448	2,016,045	2,110,088	2,100,180
au 31 décembre. / simple voie.	2,258,700	2,191,891	2,288,979	2,275,993	2,100,208	2,109,486
Ensemble.	4,070,921	4,101,174	4,299,427	4,292,038	4,210,296	4,209,666
Longueur effective, en mètres courants, au 31 décembre, des lignes } double voie.	1,664,589	1,741,711	1,845,440	1,879,037	1,912,131	1,992,225
appartenant à l'État { simple voie	2,120,051	2,072,919	2,185,638	2,115,612	2,000,912	2,078,425
Ensemble.	3,784,620	3,814,630	4,031,078	4,004,649	3,913,043	4,070,650
Longueur moyenne des lignes exploitées par l'État.	4,061,158	4,002,157	4,285,478	4,519,422	4,529,155	4,529,512
de 57 kilog. par mètre	»	6,117	00,142	78,037	155,572	241,911
de 52 — — — — —	2,928,947	2,927,861	2,944,254	2,957,704	2,880,815	2,785,529
de 50 — — — — —	»	»	»	»	»	75,024
de 40.6 — — — — —	5,410,700	4,025,474	4,786,020	5,270,074	6,089,526	6,552,141
de 38 kilog. — — — — —	4,890,958	4,424,552	4,278,572	5,099,759	5,425,278	5,097,055
de 35 kilog. et moins par mètr	128,425	126,408	102,082	108,528	102,882	82,962
de 57 kilog. par mètre	»	»	»	»	»	»
de 52 — — — — —	42,904	41,871	61,982	95,742	118,177	156,729
de 40.6 — — — — —	156,852	171,007	108,098	201,557	265,565	528,405
de 38 kilog. — — — — —	4,081,677	4,596,404	4,600,479	4,959,207	5,129,492	5,501,826
de 35 kilog. et moins par mètr.	249,501	241,052	255,894	542,052	554,098	526,574
de 57 kilog. par mètre	»	6,107	60,142	78,037	155,572	241,941
de 52 — — — — —	2,974,851	2,969,752	5,006,216	5,055,446	2,998,992	2,942,058
de 50 — — — — —	»	»	»	»	»	75,024
de 40.6 — — — — —	5,575,558	4,194,481	4,954,718	5,472,051	6,522,891	6,680,544
de 38 kilog. — — — — —	8,972,615	8,820,756	8,938,831	8,958,966	8,532,770	8,598,858
de 35 kilog. et moins par mètr.	577,726	567,460	458,576	450,590	456,980	409,536
voies principales de 38 kilog par mètre.	127,244	95,107	87,245	62,967	46,112	52,980
voies de garage, de chargement et de déchargement	1,780,512	1,715,675	1,626,535	1,562,595	1,455,527	1,351,270
en fer	1,907,756	1,810,780	1,715,780	1,623,562	1,504,459	1,384,250
en acier	»	»	»	»	»	»
Mètres courants de rails	2,974,851	2,969,752	5,006,216	5,055,446	2,998,992	2,942,058
de 57 kilog. par mètre	»	6,107	60,142	78,037	155,572	241,941
de 52 — — — — —	2,974,851	2,969,752	5,006,216	5,055,446	2,998,992	2,942,058
de 50 — — — — —	»	»	»	»	»	75,024
de 40.6 — — — — —	5,575,558	4,194,481	4,954,718	5,472,051	6,522,891	6,680,544
de 38 kilog. — — — — —	8,972,615	8,820,756	8,938,831	8,958,966	8,532,770	8,598,858
de 35 kilog. et moins par mètr.	577,726	567,460	458,576	450,590	456,980	409,536
voies principales de 38 kilog par mètre.	127,244	95,107	87,245	62,967	46,112	52,980
voies de garage, de chargement et de déchargement	1,780,512	1,715,675	1,626,535	1,562,595	1,455,527	1,351,270
en fer	1,907,756	1,810,780	1,715,780	1,623,562	1,504,459	1,384,250
en acier	»	»	»	»	»	»

Consommation annuelle de rails d'acier	quantités totales (tonnes)	55,000	51,000	50,500	21,200	54,000	29,000
		4,125,000	6,987,000	6,500,250	2,968,800	7,680,060	4,060,000
		125.00	157.00	130.50	140.04	142.55	140.00
sommes totales dépensées	prix moyen par tonne	6,549,877	6,650,050	6,006,265	7,210,194	7,555,115	7,552,917
		2,888,990	3,041,038	3,444,032	5,552,061	5,450,490	3,574,553
		9,438,867	9,671,988	10,440,315	10,562,835	10,792,605	10,927,270
		Ensemble					
Nombre de billes en bois existant dans les voies	voies principales	9,458	10,557	42,020	37,421	50,205	25,316
		182,522	179,755	484,022	172,758	465,539	449,845
		191,980	190,270	226,042	210,182	198,764	175,459
		Ensemble					
Prix moyen (crénelage compris) des billes en chêne de 0m,25 sur 0m,14 acquises dans l'année	voies principales	105,855	155,552	151,827	157,188	197,405	236,125
		2,555	2,082	2,270	4,722	6,656	6,587
		408,188	458,254	154,097	161,910	205,761	242,710
		Ensemble					
Longueur des voies (simples) sur longrins et traverses métalliques	voies principales (mètres courants)	6,27	6,55	6,58	6,56	6,47	6,54
		28,952	27,709	45,599	42,747	40,701	40,249
		124,242	127,020	122,980	117,676	115,265	107,518
		Ensemble					
Longueur des lignes armées	de grosses sonneries munis de barrières manœuvrées sur place et à la main	1,425,548	1,492,950	1,555,176	1,552,062	1,652,406	1,689,729
		615,357	612,357	605,079	605,079	605,079	584,879
		5,271	5,254	5,422	5,588	5,537	5,510
		Ensemble					
Nombre de passages à niveau	à bascules ou roulantes, manœuvrées à distance	850	841	926	959	950	931
		2,002	2,024	2,145	2,156	2,125	2,128
		6,125	6,099	6,495	6,465	6,410	6,586
		Ensemble					
Dépense annuelle pour le gardiennage des passages à niveau	ouverts et non surveillés	2,862,469	3,051,077	3,175,060	3,142,629	3,347,138	3,555,470
		55	52	50	51	58	25
		1,504	1,555	1,598	1,400	1,440	1,475
Nombre de raccords et gars privés	de lignes vicinales aux stations gérées par l'État	102	105	114	121	125	128
		80	91	92	94	94	95
		21,511,159	24,895,199	24,869,081	19,512,465	19,946,867	25,062,167
		Ensemble					
Valeur au 31 décembre des approvisionnements des voies et travaux	de passages à niveau supprimés dans l'année	55	52	50	51	58	25
		1,504	1,555	1,598	1,400	1,440	1,475
		102	105	114	121	125	128
Nombre de traversées de voies de l'État par des lignes vicinales	de passages à niveau supprimés dans l'année	80	91	92	94	94	95
		21,511,159	24,895,199	24,869,081	19,512,465	19,946,867	25,062,167
				Ensemble			

N° XI. — *Traction et matériel. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1907-1911)*
et de la dernière année (1906) de la période précédente.

	1906.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.
Nombre de locomotives.	5,427	5,658	5,915	4,048	4,177	4,217
— de voitures automotrices.	25	25	30	29	20	16
— de tenders (indépendants de la locomotive)	2,370	2,518	2,814	2,888	2,905	3,045
— de voitures à voyageurs, y compris la partie « voiture » des voitures à vapeur et des voitures-fourgons, etc.	6,835	7,079	7,464	7,059	7,925	8,015
— de véhicules divers pour trains de voyageurs : (fourgons à bagages, voitures postales, wagons fermés pour petits colis, boxes, etc.)	2,092	2,196	2,268	2,574	2,510	2,570
— de voitures motrices pour ligne vicinale électrique	16	16	16	16	16	16
— de voitures remorquées	20	21	20	20	20	20
— de wagons à marchandises	71,710	74,585	78,064	80,150	82,160	84,144
— de véhicules pour services divers : pour embranchements de charbonnages, pour l'entretien de la route, wagons de secours, etc., etc.	1,619	1,652	1,636	2,172	2,212	2,418
— de bâches.	28,615	28,297	27,472	27,985	27,710	27,708
Parcours kilométrique des locomotives de l'État	42,745,931(*)	45,850,661(*)	40,074,509(*)	46,585,515(*)	47,727,446(*)	48,257,057(*)
— productifs de recettes	58,461,442	59,000,842	59,163,561	59,825,479	41,492,716	45,758,721
— pour le service : trains de route, à vide ou en manœuvre	24,925,405	26,561,976	27,085,170	28,877,457	27,879,855	29,181,419
Consommation de charbon des locomotives	1,714,490	1,841,984	1,819,070	1,785,058	1,875,300	1,969,810
— quantités (tonnes)	14,03	16,99	16,89	14,16	15,04	14,47
— prix moyen par tonne.	24,061,119	31,288,526	30,719,510	25,277,268	25,587,442	28,504,046
— dépenses	16,15	16,75	16,20	15,76	16,02	16,26
Consommation de charbon par locomotive-kilomètre en général.	0,227	0,284	0,274	0,225	0,219	0,235

Nombre annuel de trains	de voyageurs	1,062,317	1,075,002	1,120,958	1,159,257	1,155,112	1,107,180
	de marchandises	721,353	740,402	725,082	725,442	745,585	753,688
	de service	55,705	51,588	28,524	51,105	55,710	42,710
Parcours des trains, produits de recettes	voyageurs	59,716,010 ⁽¹⁾	40,228,074 ⁽¹⁾	42,065,868 ⁽¹⁾	42,140,298 ⁽¹⁾	45,507,010 ⁽¹⁾	44,171,999 ⁽¹⁾
	marchandises	51,203,013	51,716,804	51,528,619	50,851,073	51,588,805	52,702,068
Parcours des trains de service		652,828	718,449	654,564	652,254	652,010	558,871
électrique	nombre d'installations	56	59	62	67	75	74
	— de lampes à arc	2,782	3,156	5,441	5,398	5,708	5,455
	— de lampes à incandescence	7,603	9,118	10,564	10,878	15,741	14,751
	— total de lampes	10,585	12,254	15,805	14,476	17,509	18,184
Éclairage	puissance totale des lampes en kilowatts	1,617	1,987	2,075	2,201	2,545	2,058
	nombre de becs	27,232	26,447	20,566	26,874	26,188	25,254
gaz	consommation totale, en mètres cubes	4,702,049	4,788,198	4,786,250	4,070,296	4,096,796	4,120,985
	dépense totale	575,656	579,197	589,275	515,455	503,550	525,259
pétrole	quantités consommées, en litres	7,950,265	8,510,567	8,881,611	9,092,659	9,468,023	10,069,540
	dépense totale	623,501	750,054	949,414	793,855	682,762	725,999
huile de colza épurée	quantités consommées, en kilog.	769,507	803,857	825,109	842,476	(²) 847,259	818,450
	dépense totale	415,810	588,448	709,438	598,852	(²) 555,879	554,015
Graissage (huiles, suif et graisses)	consommation totale, en kilog	6,156,932	6,958,552	7,204,911	7,585,100	7,946,404	8,521,552
	dépense totale	1,558,405	1,845,487	1,888,783	1,556,297	1,455,879	1,425,427
Valeur, au 31 décembre, des approvisionnements du service de la traction et du matériel		29,888,209	54,825,802	37,859,751	54,809,655	55,691,037	53,815,125

(1) Non compris 11,564 kilomètres en 1911, 16,202 en 1910, 5,191 en 1908, 9,572 en 1907 et 10,120 en 1906, se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal : 494,954 kilomètres en 1911, 493,632 en 1910, 495,088 en 1909, 495,125 en 1908, 495,890 en 1907 et 490,559 en 1906, se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

(2) Chiffres rectifiés.

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

	UNITÉ.	1906		1907.		
		MOUVEMENT.	RECETTE	MOUVEMENT.	RECETTE.	
Voyageurs sur les lignes à écartement normal.	Service intérieur . . .	Voyages.	151,967,844	57,034 456 40	150,658,675	59,798,917 85
	— mixtes . . .	»	15,518,575	15,551,481 96	14,069,020	14,477,250 69
	— internationaux . . .	»	5,502,507	10,584,082 09	5,682,559	11,215,861 75
Voyageurs de la ligne vicinale de Mons à Boussu.		»	1,649,218	258,954 22	1,794,299	258,002 16
	Ensemble . . .	»	152,237,941	81,411,974 67	161,184,533	85,750,012 43
Bagages.	service intérieur . . .	Quintaux	279,449	905,588 76	310,854	951,229 96
	— mixtes . . .	»	26,719	75,256 55	27,607	75 881 02
	— internationaux . . .	»	181,921	1,252,258 81	195,755	1,519,683 76
	Ensemble . . .	»	491,089	2,231,084 12	532,194	2,346,794 74
Petites marchandises.	service intérieur . . .	Quintaux	4,418,599	12,121,958 94	4,515,841	12,516,746 97
	— mixtes . . .	»	558,225	1,097,515 19	551,718	1,104,857 51
	— internationaux . . .	»	1,015,559	4,297,819 20	1,029,515	4,582,744 91
	Ensemble . . .	»	5,802,181	17,517,073 33	5,897,072	17,834,329 19
Grosses marchandises.	service intérieur . . .	Tonnes.	28,802,699	82,528,404 85	29,222,688	84,058,959 57
	— mixtes . . .	»	6,185,565	15,751,909 60	6,109,907	15,846,179 21
	— internationaux . . .	»	17,506,638	55,885,815 71	17,680,455	56,988,118 97
	Ensemble . . .	»	52,294,722	152,164,158 16	53,013,048	154,893,237 78
Finances.	service intérieur . . .	Groups	(1)	557,270 05	(1)	565,895 79
	— mixtes . . .	»	(1)	19,904 93	(1)	20,641 58
	— internationaux . . .	»	(1)	67,067 69	(1)	68,592 96
	Ensemble . . .	»	(1)	444,242 65	(1)	452,330 13
Équipages.	service intérieur . . .	Voitures	5,610	81 445 29	6 287	86,029 71
	— mixtes . . .	»	106	5,591 87	126	5 616 49
	— internationaux . . .	»	621	25,778 54	575	21,248 41
	Ensemble . . .	»	4,367	111,833 70	6,786	113,894 61
Chevaux et bestiaux.	service intérieur . . .	Expédit.	72,555	1,992,168 72	72,545	2,029,114 59
	— mixtes . . .	»	10,527	93,588 52	10,774	94,028 71
	— internationaux . . .	»	10,582	698,115 65	16,525	711,908 49
	Ensemble . . .	»	93,244	2,783,670 87	99,642	2,835,051 79
Autres produits.	Tickets d'entrée dans les stations . . .	—	»	271,002 60	»	284,126 60
	Produits extraordinaires . . .	—	»	1,888,510 01	»	569,656 44
	Produits divers . . .	—	»	716,420 24	»	760,796 17
	Ensemble . . .	—	»	2,876,332 85	»	1,414,579 21
Recettes totales . . .	Francs.	»	259,550,370 35	»	265,640,229 82	
Recette brute kilométrique	»	»	65,865 57	»	61,914 79	
Dépense d'exploitation kilométrique	»	»	40,748 57	»	41,908 75	
Recette nette kilométrique	»	»	25 115 20	»	20,006 04	
Recette moyenne par voyageur embarqué	»	»	0 551	»	0 551	
Parcours moyen d'un voyageur	Kilom.	»	22 65	»	25 51	
Produit moyen par tonne de grosses marchand.	Francs	»	2 91	»	2 92	
Parcours moyen d'une tonne de grosses marchandises	Kilom.	»	—	»	80,7	
Stations, haltes, points d'arrêt, etc. au 31 déc.	Nombre.	»	1,526	»	1,555	

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

*d'après les droits constatés.
(1907-1911) et de la dernière année (1906) de la période précédente.*

1907.		1908.		1909.		1910.		1911.	
MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.
158,995,100	61,944,754 55	159,968,556	62,615,832 74	150,500,505	69,595,665 19	157,060,358	68,825,924 58		
15,686,250	14,177,911 57	14,690,585	14,065,979 91	15,654,429	16,799,847 85	15,798,709	16,620,855 52		
5,805,579	11,211,088 79	6,048,257	11,920,195 80	7,536,600	16,658,154 26	6,415,755	12,509,155 52		
1,852,665	266,736 06	1,806,070	256,501 86	1,821,206	258,514 56	1,867,207	265,984 55		
160,319,584	87,600,490 55	161,913,242	89,460,530 31	175,312,540	103,109,981 66	180,840,189	98,219,895 57		
557,676	1,015,187 50	551,452	1,045,476 56	561,009	1,126,509 60	583,925	1,117,671 27		
20,928	58,451 57	20,987	57,958 91	25,485	65,542 18	21,154	59,816 05		
201,199	1,561,221 86	214,607	1,410,720 77	232,669	1,810,650 07	217,141	1,565,550 20		
559,803	2,432,866 73	590,046	2,544,156 24	659,161	3,000,501 85	622,220	2,740,826 50		
4,850,858	12,674,279 15	5,119,260	12,084,926 14	5,496,550	12,885,525 46	5,560,518	15,055,540 62		
254,888	911,920 47	270,020	721,060 58	270,551	750,719 02	287,325	798,412 29		
1,116,516	4,204,656 88	1,185,172	5,052,557 09	1,505,420	4,020,555 67	1,477,952	4,558,844 15		
6,202,182	17,790,836 50	6,572,452	16,442,143 81	7,070,321	17,656,576 75	7,325,775	18,392,597 04		
29,166,120	86,288,859 55	50,907,557	95,628,119 59	55,185,211	99,829,208 08	55,570,204	100,091,467 95		
5,515,640	11,428,482 80	5,652,984	11,877,988 20	5,659,894	12,505,124 20	5,998,168	15,086,860 22		
16,499,658	51,672,209 16	17,484,687	58,921,787 10	19,261,700	65,214,949 80	21,810,597	75,916,599 59		
50,981,418	152,389,531 31	54,025,008	164,427,894 89	58,086,805	177,349,282 08	61,408,969	188,024,927 54		
(¹)	575,549 15	(¹)	196,055 74	(¹)	209,058 59	(¹)	211,472 52		
(¹)	16,541 95	(¹)	29,424 61	(¹)	50,482 72	(¹)	52,419 27		
(¹)	65,615 57	(¹)	52,714 40	(¹)	56,208 47	(¹)	41,056 44		
(¹)	455,704 65	(¹)	258,192 75	(¹)	275,729 78	(¹)	284,948 03		
5,112	88,511 90	5,417	142,978 42	5,827	152,448 05	5,895	154,222 90		
102	2,985 01	108	10,062 98	108	10,424 82	115	11,087 11		
114	25,262 99	121	51,456 16	155	54,815 84	151	59,477 55		
5,328	114,559 90	5,646	184,497 54	6,068	197,688 69	6,161	204,787 36		
82,044	2,082,942 56	86,942	2,264,908 18	95,519	2,414,915 42	94,455	2,445,051 05		
9,054	77,610 25	9,594	95,789 21	9,606	99,255 80	10,217	105,558 07		
17,766	682,977 62	18,827	295,800 51	20,740	525,179 98	25,517	568,718 45		
108,864	2,843,530 43	115,363	2,654,497 90	123,695	2,839,329 20	128,167	2,917,287 53		
"	291,991 60	"	295,704 90	"	556,075 "	"	521,481 60		
"	4,452,902 28	"	4,461,487 29	"	5,854,670 29	"	2,182,746 10		
"	802,728 46	"	858,657 52	"	897,050 51	"	580,247 57		
"	5,527,622 34	"	5,615,829 51	"	5,067,793,80	"	3,087,475 07		
"	269,155,142 41	"	281,587,742 95	"	509,496,883 81	"	313,872,744 64		
62,855 65		65,191 07		71,491 62		72,406 10			
42,365 51		45,977 25		46,908 50		48,655 50			
20,270 54		21,215 82		21,585 52		25,842 80			
0 546		0 552		0 587		0 545			
25 75		25 95		24 82		25 95			
2 99		5 01		5 05		3 06			
79.4		79.6		80.2		85.2			
1,592		1,406		1,407		1,415			

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

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

	DATES des reprises	1911.			1910.	
		DOUBLE VOIE.	SIMPLE VOIE.	ENSEMBLE.		
A Lignes construites directement par l'État.	—	804,725	(1) 233,686	1,038,411	1,037,356	
B — — — à forfait pour son compte	—	91,585	623,578	715,163	715,968	
	Mons à Manège.	1 janv. 1857	24,358	"	24,358	24,441
	Luxembourg	1 janv. 1873	277,455	30,834	308,289	308,289
	Bassins-Houillers.	1 janv. 1871	255,575	350,265	605,840	606,017
	Pepinster à Spa	16 sept. 1872	11,987	"	11,987	11,987
	Dendre-et-Waes(*)	1 mai 1876	100,405	1,626	102,031	102,031
	Lignes des Flandres	1 janv. 1878	27,882	196,913	224,795	224,795
	Saint-Ghislain à Erbisœul	16 sept. 1879	"	9,241	9,241	9,241
	Anvers à la frontière néer-	1 juillet 1880	26,910	"	26,910	26,910
	landaise.					
	Marbehan à Virton	15 mars 1881	"	32,012	32,012	32,012
	Lierre à Turnhout	1 mars 1882	21,054	17,583	38,637	38,637
C Lignes rachetées.	Anvers à Gand(*)	1 janv. 1896	11,937	33,657	(*)48,594	(*)49,342
	Gand à Ecloo(?)	1 janv. 1897	34	13,865	13,899	13,899
	Grand Central Belge (*)	1 janv. 1897	246,467	182,566	429,033	429,672
	Liégeois-Limbourgeois (?)	1 janv. 1896	36,301	65,519	101,820	101,820
	Sichem à Montaigu	1 juillet 1898	"	3,594	3,594	3,594
	Plateaux de Herve (*)	7 sept. 1897	"	32,729	32,729	32,729
	Landen-Ciney(*)	1 janv. 1900	"	74,228	74,228	74,228
	Liege-Lougdoz à la fron-	1 janv. 1899	17,913	"	17,913	17,913
	tière hollandaise.					
	Saint-Trond à Hasselt (10)	1 juillet 1900	"	17,801	17,801	17,801
	Flandre Occidentale (11).	1 janv. 1906	34,635	141,398	176,033	176,033
	Termonde à St-Nicolas (12)	1 janv. 1907	"	17,328	17,328	17,328
			1,095,913	1,221,159	2,317,072	2,318,719
Longueur totale des lignes appartenant à l'État		1,992,223	2,078,423	4,070,646	4,072,043	
	Tournai à Jurbise.	14 juillet 1847	44,099	"	44,099	44,099
	Hai à Ath et Tournai à la	1 déc. 1865	44,878	"	44,878	44,878
	frontière.					
D. Lignes exploitées par l'État moyennant parts des recettes ou loyer.	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-	16 sept. 1872	"	54,773	54,773	54,773
	ducale.					
	Ecloo à Bruges(13).	1 janv. 1897	"	26,558	26,558	26,558
			160,515	83,751	244,266	244,266
E. Raccordement de Mons-Midi à Ciply exploité sans redevance	99 oct. 1881	"	2,382	2,382	2,382	
F. Tronçons de voies appartenant à des compagnies et exploités en commun avec l'État (14).		7,442	4,930	12,372	11,605	
Longueur totale exploitée par l'État		2,160,180	2,169,486	4,329,666	4,330,296	

(1) Y compris la ligne de Landen à Saint-Trond, soit 10k.286, donnée en jouissance en 1856 à la société concessionnaire de Jurbise-Tournai et ensuite à celle de Landen à Hasselt. Elle a été exploitée moyennant part de recettes au profit de la compagnie de Landen à Hasselt, par le Grand Central Belge, pour compte de l'État, du 1^{er} janvier 1897 au 1^{er} juillet 1898 et directement par l'État jusqu'au 1^{er} juillet 1900, date à laquelle elle a été reprise par l'État.

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

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

(4) Non compris 455 mètres de passage d'eau.

(5) Exploité pour compte de l'État par la compagnie concessionnaire, pendant le 1^{er} semestre 1897.

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

(7) — — — 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.

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

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

(10) 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.

(11) Exploité pour compte de l'État par la compagnie concessionnaire, du 1^{er} janvier 1906 au 31 décembre 1907.

(12) — pour compte de l'État par la compagnie concessionnaire, du 1^{er} janvier 1907 au 31 décembre 1908.

(13) — — — moyennant part des recettes, par la Société de Gand-Ecloo, pour compte de l'État, pendant le 1^{er} semestre 1897.

(14) Savoir: voies communes dans les stations de Chimay, Erquelines, Flémalle-Haute, Hazebrouck, Liège (Lougdoz), Lobbes, Puers, Saint-Gilles (Waes), Selzacte, Willebroeck et Yvoir.

N° XIV. — Matériel fixe existant dans les voies au 31 décembre 1911 et 1910.

A. Rails et billes.

		1911.			1910.	
		Voies principales	Voies accessoires.	Ensemble.		
Longueur en mètres courants.	Rails en acier.	Vignole de 57 kilog.	241,941	»	241,941	155,572
		» de 52 »	2,785,329	136,720	2,942,058	2,008,902
		» de 50 »	75,024	»	75,024	»
		» de 40.6 »	6,352,141	528,405	6,880,544	6,522,891
		» de 38 »	5,097,033	5,501,823	8,598,858	8,552,770
		Hilff de 29 kilog.	756	120,222	120,978	141,992
		divers de 7, 18, 25, 30, 35, 34 et 35 kilog.	82,206	197,152	279,358	294,988
	Ensemble.	12,654,430	6,115,551	18,747,761	18,467,205	
	Rails en fer.	52,980	1,551,270	1,584,250	1,501,439	
	Total.	12,667,410	7,461,801	20,152,011	19,968,644	
Nombre de billes	}	en chêne	7,552,917	5,574,535	10,927,270	10,792,005
		en sapin	25,316	149,845	175,159	195,764
		en hêtre	256,125	6,587	242,710	203,761
		Total.	7,812,558	5,750,785	11,545,139	11,192,150

B. Voies métalliques.

Longueur des voies simples sur longrines et traverses métalliques.

SYSTÈMES de VOIES MÉTALLIQUES.	EN SERVICE AU 31 DÉCEMBRE				Observations.
	1911.			1910.	
	Voies principales (1)	Voies accessoires (1)	Ensemble.		
Longrines Hilff.	12	55,382	55,594	41,475	
Longrines et traverses Deserres et Battig.	»	141	141	141	
Traverses De Soignies	»	1,039	1,039	1,039	
— Wautherin	4,728	36,822	41,550	45,561	40k.17 par traverse.
— A en acier, mod. Post.	4,381	9,676	14,557	14,591	Type néerl. 75 k. par traverse.
— B — Braet.	628	10,858	11,466	10,649	Type néerl. 75 k. par traverse.
— C — Bernard.	»	550	550	282	Type néerl. 106 k. par traverse.
Types divers : G.C.B; L.L; etc.	»	15,070	15,070	12,550	
ENSEMBLE.	10,249	107,518	117,587	125,906	

(1) Mètres courants de voie simple.

No XV. — a. Profil et courbes des voies principales

		Longueur	En p. c.	
Pentes et rampes	} au-dessus de . . .	de 1 à 5 millimètres par mètre	5,089,714	47.61
		5 jusqu'à 10 mill. par mètre.	1,142,151	17.60
		10 — 15 — —	585,849	9.05
		15 — 20 — —	552,095	5.12
		20 — 30 — —	49,952	0.77
	au-dessus de 30 millimètres par mètre.	78,654	1.21	
Paliers		1,211,471	18.66	
		(¹) 6,489,846	100. »	
Alignements droits		4,241,681	65.56	
Courbes à rayon	} de plus de . . .	de 200 mètres et moins	41,197	0.64
		200 à 500 mètres.	89,281	1.37
		300 à 500 —	484,157	7.46
		500 à 700 —	257,418	3.97
		700 mètres	1,576,112	21.20
		(¹) 6,489,846	100 »	

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

GROUPES DE LIGNES ayant pour CENTRE DE SERVICE	LONGUEUR DES LIGNES ARMÉES		Nombre de stations, de bifurcations et de traversées vicinales pourvus de		NOMBRE de signaux d'aiguilles.	NOMBRE de dromoscopes.	NOMBRE de dromopétards.
	du block system.	de grosses sonneries.	signaux enclenchés.	signaux non enclenchés.			
Bruxelles-Nord	206,497	98,089	50	87	15	11	24
Liège	144,244	153,620	82	62	42	15	24
Gand	241,108	46,705	78	56	2	6	16
Tournai	140,815	85,719	64	58	8	12	29
Mons	154,520	52,699	114	19	59	15	14
Bruxelles-Midi	208,926	69,915	64	55	19	6	20
Charleroy	75,091	17,549	98	51	11	10	17
Namur	155,414	48,000	69	51	19	11	21
Arlon	182,099	49,068	60	14	16	11	14
Anvers	142,965	"	71	44	"	5	10
Hasselt	55,557	15,517	27	46	1	4	5
Bruges	5,015	"	59	45	12	6	5
	1,689,729	584,879	796	572	194	110	194

(¹) Mètres courants de voie simple, non compris les 4,068,827 mètres de voies d'évitement et de manœuvre.

N° XVI. — Relevé des passages à niveau supprimés en 1911.

N° D'ORDRE.	SITUATION.		DÉSIGNATION DES PASSAGES A NIVEAU.	ÉCONOMIE annuelle RÉALISÉE.
	LIGNE.	ENTRE LES STATIONS DE		
1	Anvers (Waes) à Gand (Waes)	Loochristi et Gand (Waes).	N° 77. —	10,709.15
2	Id.	Id.	N° 78. —	
3	Id.	Id.	N° 80. —	
4	Id.	Id.	N° 81. —	
5	Id.	Id.	N° 82. —	
6	Id.	Id.	N° 83. —	
7	Id.	Id.	N° 84. —	
8	Id.	Id.	N° 85. —	
9	Id.	Id.	N° 86. —	
10	Anvers à Malines	Berchem et Vieux-Dieu.	N° 27, chemin du Château	—
11	Triangle de Vieux-Dieu. .	Berchem et Anvers (Sud)	N° 3, chemin d'exploitation	—
12	Libramont à Gouvy. . . .	Halte de Bernimont . .	N° 10, chemin rural, n° 1158	—
13	Bruges à Courtrai	Isegheem et Ingelmunster	N° 100, chemin privé.	—
14	Courtrai à Poperinghe . .	Halte de Bisseghem. . .	N° 6, id.	—
15	Tamines à Fleurus	Fleurus et Lambusart . .	N° 17, chemin de Fleurus à Bon Air	292
16	Monceau à Dampremy . . .	Monceau et Dampremy.	N° 1, chemin des laminoirs Brison	—
17	Charleroy à Vireux	Vierves et Treignes. . .	N° 234, chemin d'exploitation	1 609.73
18	Id.	Id.	N° 238, id.	1,155.25
19	Walcourt à Florennes . . .	Hemptinne et Saint-Aubin	N° 29, chemin de vidange	—
20	Id.	Id.	N° 30, sentier privé	—
21	Ecaussinnes à Erquelines .	Binche et Bonne-Espérance	N° 37, chemin de Mont-Plaisir	657
22	Courtrai à Renaix	Russcignies et Renaix . .	N° 74, chemin vicinal, n° 5	—
23	Grammont à Ath.	Papignies et Renaix. . .	N° 121. —	601.70
24	Gand (Eecloo) à Bruges . . .	Steenbrugge et Assebroeck.	N° 141, chemin d'exploitation	—
25	Bruges à Heyst	Station de Bruges	Rue Saint-Georg's.	—
			TOTAL FR.	15,004.85

N° XVII. — *Approvisionnements dans les dépôts et à pied d'œuvre
au 31 décembre 1914.*

Service des voies et travaux.

DESIGNATION DES OBJETS.	UNITÉ.	QUANTITÉ ou TONNAGE.	VALEUR.		
<i>1° Matériaux en bon état: (neuf et remplis).</i>					
Rails	en acier	de 57 kilog . . .	tonne	2,072	365,002
		de 52 — . . .	id.	8,000	1,038,852
		de 50 — . . .	id.	14,218	1,347,918
		de 40.6 — . . .	id.	14,455	1,258,340
		de 38 — . . .	id.	22,512	1,079,121
	en fer		id.	1,632	141,564
Billes en bois	pièce	638,257		3,372,315	
Traverses métalliques.	tonne	997		53,796	
Bois spéciaux	mètre cube	9,982		697,755	
Voies système Hiff.	Rails	tonne	264	16,940	
	Longrines	id.	155	8,476	
Croisements et traversées	en rails de 52 kil. .	pièce	1,523	462,343	
	en rails de 40.6 kil.	id.	2,354	1,347,537	
	ordinaires.	id.	3,325	690,767	
Excentriques	en rails de 52 kil.	id.	563	404,754	
	id. de 40.6 kil.	id.	913	545,125	
	id. ordinaires	id.	4,214	488,625	
Lattes de colage.	id.	218		3,710	
Plaques tournantes.	id.	293		947,305	
Ponts à peser	id.	68		115,738	
Accessoires de rails, tels que boulons, écli- ses, tire-fonds, ver- rous d'enclenche- ment, etc.	pr rails de 57 k.	tonne	4,529	283,459	
	— 52 k.	id.	6,542	978,959	
	— 50 k.	id.	2,150	367,209	
	— 40.6 k.	id.	5,938	1,446,346	
	ordinaires.	id.	4,223	699,772	
Disques, grues, jauges, sémaphores, signaux, candélabres, vannes, con- trepois, colonnes hydrauliques, aiguilles diverses, etc.	°	»		180,370	
Objets divers : Pièces de rechange pour appareils spéciaux; coussi- nets pour rails, croisements, ex- centriques, etc., etc.	»	»		1,475,631	
<i>2° Matériaux mis hors d'usage</i>	»	»		2,315,756	
En dépôt fin 1914	»	»		22,133,484	
Vendu	restant à livrer fr.	»		280,257	
	livré (pr mémoire). 4,404,321	»		»	
A la disposition de l'administration fin 1914	»	»		21,853,227	
<i>3° Approvisionnements à la disposition des sections</i>	»	»		1,208,940	
		Ensemble fr.		23,062,167	

(173)

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

N° XVIII. — Effectif du matériel

		1911.	1910.		
Matériel de traction (2)	pour les lignes principales	Locomotives à voyageurs	4,127	4,120	
		" mixtes (types 28, 30, 32 et 35)			
		" munies du frein Westinghouse (1).	4,056	4,056	
		" à marchandises	4,527	4,490	
		" de gare	598	599	
		Total.	<u>4,088</u>	<u>4,045</u>	
	pour les lignes secondaires.	Locomotives-fourgons (partie « moteur »)	27	30	
		" tenders type 11	102	102	
		Voitures à vapeur (partie « moteur »)	10	14	
		" électriques automotrices (id. id.)	6	6	
	Total.	<u>145</u>	<u>152</u>		
pour la ligne vicinale de Mons à Boussu.	Voitures motrices pour ligne électrique (partie « moteur »)	46	46		
	Ensemble des moteurs (2) (3)	<u>4,249</u>	<u>4,215</u>		
	Tenders indépendants (3)	5,045	2,993		
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs	pour les lignes principales.	Voitures (4) {	Salons et de 1 ^{re} classe	67	67
			2 ^e classe	1,871	1,853
			3 ^e —	4,518	4,457
			mixtes.	555	518
			Fourgons à bagages.	4,424	4,409
			— chaudières	2	2
		Voitures. {	cellulaires	22	22
			funéraires	40	9
			postales	80	78
		Wagons fermés pour petits colis.	596	576	
	Trucks et wagons fermés pour équipages	157	157		
	Boxes et wagons pour chevaux	417	597		
	Wagons pour le transport de gaz riche	50	50		
		Total. (5)	<u>9,547</u>	<u>9,577</u>	
	pour les lignes secondaires.	Voitures légères. {	4 ^{re} classe	9	10
			2 ^e —	177	178
			3 ^e —	551	552
			mixtes	422	422
			fourgons	117	117
		Fourgons à bagages indépendants.	17	17	
— adhérents aux locomotives.		27	30		
Voitures à vapeur (partie « voiture »)		40	14		
— électriques automotrices (partie « voiture »)		6	6		
		Total (5).	<u>4,056</u>	<u>4,046</u>	
pour la ligne vicinale de Mons à Boussu.	Voitures motrices pour ligne électrique (partie « voiture »)	46	46		
	Voitures remorquées	20	20		
	ENSEMBLE POUR TRAINS DE VOYAGEURS (5) (6)	<u>40,619</u>	<u>40,459</u>		

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

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

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

(4) Y compris 4 voitures pour malades.

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

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

de traction et de transport.

Wagons pour le service commercial.

	Tonnage.	1911	1910.
Fourgons	1 1/2	1,795	1,747
	5	425	425
Wagons fermés	10	40,427	40,467
— pour coton et laine	15	10,284	9,114
— — — — —	10	805	805
— — — — —	12	527	527
— — — — —	15	202	202
— pour coke, laine et minerais	10	4,894	1,899
— — — — —	12	1,147	1,155
— — — — —	15	759	759
— pour charbon	10	49,416	49,726
— — — — —	7	"	16
— — — — —	5	5	17
— — — — —	12	7,582	7,564
— — — — —	15	14,528	14,526
— — — — —	20	7,818	7,508
— plats à 4 roues	10	2,692	2,716
— — — — —	7	"	1
— — — — —	15	2,341	2,071
— — 6 — — — — —	15	9	9
— — 6 — — — — —	20	11	11
— — 8 — — — — —	20	4,878	4,805
— — 8 — — — — —	25	56	56
— — 8 — — — — —	55	50	50
— — 8 — — — — —	40	10	10
— bergeries et p ^r transport de bétail (ouv.)	8	5	5
Total pour le service commercial (1)		<u>84,144</u>	<u>82,469</u>

Matériel
entrant dans
la
composition
des trains
de
marchandises.

Wagons pour services divers.

Wagons pour transports spéciaux	10	8	8
— pour embranch ^{ts} de charbonnages. (2) 7 1/2	7 1/2	4,002	997
— pour l'entretien de la route . . . (2) 7 1/2	7 1/2	855	669
— le transport de plaques tourn.	10	14	14
— — — — — de roues	5	5	5
— — — — — transp ^t de combust. en paniers (2) 7 1/2	7 1/2	52	52
— — vérification de ponts à peser.	"	17	16
— bâches à eau	"	50	27
— de secours et leurs wagons annexes.	"	82	71
— citernes pour pétrole.	10	48	42
— freins pour les plans inclinés	"	57	57
— dynamomètre.	"	1	1
— pour expéditions d'approvisionne- ments entre les ateliers, dépôts et stations	10	175	160
Total pour les services divers (1)		<u>2,418</u>	<u>2,212</u>
ENSEMBLE DES WAGONS (1) (3)		<u>86,562</u>	<u>84,681</u>

TOTAL GÉNÉRAL DES VÉHICULES POUR LES DEUX

CATÉGORIES DE TRAINS. 97,181 95,140

Bâches pour couvrir les chargements (1) 27,708 27,719

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

(2) Tonnage moyen.

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

No XIX. — Situation de l'effectif du matériel roulant. — Extension et renouvellement.

ANNÉES. Pour les années antérieures à 1895. Voir C. R. de 1896, ann. XVIII.	ENTRÉES.					SORTIES.					DOCUMENTATION ou diminution de PARC.	EFFECTIF au 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT			
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.			TOTAL.	PREMIER établissement.		A RENOUVELER.			TOTAL.	Existant.	Devant EXISTER.	En plus.	En moins.	
	Extensions.	Changem ^t de classification.	MATÉRIEL				Changem ^t de classification.	MATÉRIEL									
			Matériel neuf.		transformé.			mis hors de service.		transformé.							
Locomotives.																	
1885	35	»	46	»	81	»	33	»	33	+ 48	4,788	4,764	24	»			
1890	74	»	43	»	117	»	5	»	5	+ 112	1,923	1,936	»	13			
1895	36	»	36	»	72	»	21	»	21	+ 51	2,430	2,114	16	»			
1896	28	»	22	»	50	»	23	»	23	+ 27	2,457	2,142	15	»			
1897	78	»	41	»	119	»	49	»	19	+ 100	2,257	2,220	37	»			
1898	358	»	3	»	361	»	47	»	47	+ 314	2,571	2,578	»	7			
1899	83	»	4	»	87	»	41	»	41	+ 46	2,617	2,664	»	44			
1900	110	»	8	»	118	»	45	»	45	+ 73	2,690	2,771	»	81			
1901	176	»	26	»	202	47	36	»	53	+ 119	2,839	2,930	»	91			
1902	133	»	65	»	198	1	69	»	70	+ 128	2,967	3,063	»	96			
1903	200	»	»	»	200	»	79	»	79	+ 121	3,088	3,263	»	175			
1904	173	»	»	»	173	»	75	»	75	+ 98	3,186	3,436	»	250			
1905	70	»	98	»	168	»	45	»	45	+ 123	3,309	3,606	»	197			
1906	111	»	29	»	140	»	22	»	22	+ 118	3,427	3,617	»	190			
1907	193	»	32	»	225	»	14	»	14	+ 211	3,638	3,810	»	172			
1908	284	»	3	»	287	»	12	»	12	+ 275	3,913	4,094	»	181			
1909	141	»	21	»	162	»	27	»	27	+ 135	4,048	4,235	»	187			
1910	148	»	6	»	154	»	25	»	25	+ 129	4,177	4,383	»	206			
1911	42	»	18	»	60	»	20	»	20	+ 40	4,217	4,425	»	208			
Tenders (*).																	
1885	32	»	8	»	40	»	59	»	59	- 49	1,201	1,269	»	68			
1890	19	»	94	»	113	»	8	»	8	+ 105	1,304	1,373	»	69			
1895	31	»	34	»	65	»	14	»	14	+ 51	1,511	1,539	»	28			
1896	65	»	23	»	88	»	28	»	28	+ 60	1,571	1,604	»	33			
1897	72	»	62	»	134	»	27	»	27	+ 107	1,678	1,676	2	»			
1898	342	»	9	»	351	»	77	»	77	+ 274	1,952	2,018	»	66			
1899	82	»	41	»	93	»	61	»	61	+ 32	1,984	2,100	»	116			
1900	129	»	13	»	142	»	49	»	49	+ 93	2,077	2,229	»	152			
1901	154	»	31	»	185	29	30	»	59	+ 126	2,203	2,354	»	151			
1902	208	»	50	»	258	1	61	»	63	+ 195	2,398	2,562	»	164			
1903	201	»	»	»	201	»	115	6	121	+ 80	2,478	2,763	»	285			
1904	185	»	»	»	185	»	82	3	85	+ 400	2,578	2,918	»	370			
1905	153	»	92	»	245	»	58	2	60	+ 185	2,763	3,101	»	338			
1906	63	»	38	»	101	»	25	»	25	+ 76	3,341	3,666	»	325			
1907	175	»	43	»	218	»	24	»	24	+ 194	3,535	3,841	»	306			
1908	360	»	»	»	360	»	20	»	20	+ 340	3,875	4,201	»	326			
1909	138	»	2	»	140	»	20	1	21	+ 119	3,994	4,339	»	315			
1910	138	»	40	»	178	»	27	2	29	+ 149	4,143	4,477	»	334			
1911	13	»	77	»	90	»	21	4	25	+ 65	4,208	4,900	»	282			

(*) Dans le chiffre de renouvellement des tenders, il a été tenu compte des locomotives-tenders démolies et des locomotives-tenders livrées sur fonds de renouvellement, la démolition ou la fourniture d'une locomotive-tender correspondant bien réellement à la démolition ou à la fourniture d'une locomotive et d'un tender.

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

ANNEES — Pour les années antérieures à 1895, voir C. R. de 1896, ann. XVIII.	ENTRÉES.					SORTIES.					DEGRADATION ou diminution du PARC.	EFFECTIF		BALANCE			
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.			TOTAL	PREMIER établissement		A RENOUVELER.			TOTAL	au 31 DÉCEMBRE :		de RENOUVELLEMENT		
	Extensions. — Matériel neuf.	Changement de destination.	MATERIEL				Changement de classification.	MATERIEL					Existant.	Devant EXISTER.	En plus.	En moins	
			neuf.	transformé.	TOTAL			mis hors de service.	transformé.	TOTAL							
Voitures automotrices (à vapeur et électriques).																	
1885	»	»	1	»	1	»	»	»	»	»	+	4	44	44	»	»	
1890	»	»	5	»	4	»	»	»	»	»	+	4	54	49	5	»	
1895	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»	
1896	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»	
1897	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»	
1898	5	»	»	»	5	»	»	»	»	»	+	5	59	54	5	»	
1899	12	»	»	»	12	»	»	»	»	»	+	12	71	66	5	»	
1900	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	-	5	66	66	»	»	
1901	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	-	5	61	66	»	5	
1902	1	»	»	»	1	»	»	16	»	16	-	15	46	67	»	21	
1903	»	»	»	»	»	»	»	6	»	6	-	6	40	67	»	27	
1904	»	»	»	»	»	»	»	4	»	4	-	4	36	67	»	31	
1905	5	»	»	»	4	»	»	»	»	»	+	4	40	71	»	31	
1906	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1	-	1	39	71	»	32	
1907	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	39	71	»	32	
1908	7	»	»	»	7	»	»	»	»	»	+	7	46	78	»	32	
1909	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1	-	1	45	78	»	33	
1910	»	»	»	»	»	»	»	9	»	9	-	9	36	78	»	42	
1911	»	»	»	»	»	»	»	4	»	4	-	4	32	78	»	46	
Véhicules pour trains de voyageurs.																	
1885	77	-	5	»	82	»	»	78	3	83	-	1	4,192	4,068	124	»	
1890	44	»	78	»	127	»	»	69	7	76	+	51	4,726	4,665	61	»	
1895	471	»	193	»	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	416	»	»	65	»	65	+	51	5,975	5,723	252	»	
1898	783	-	»	»	783	»	»	91	»	91	+	692	6,667	6,506	161	»	
1899	919	»	5	1	225	»	»	65	»	65	+	160	6,827	6,725	102	»	
1900	258	»	»	»	258	»	»	54	»	54	+	201	7,031	6,983	48	»	
1901	649	»	2	25	676	»	»	93	99	192	+	434	7,515	7,632	»	117	
1902	845	»	1	»	846	»	»	112	23	135	+	741	8,226	8,477	»	251	
1903	387	»	»	»	387	»	»	136	22	158	+	229	8,455	8,864	»	409	
1904	225	»	»	»	225	»	»	114	7	118	+	107	8,562	9,089	»	527	
1905	401	»	»	1	402	»	»	86	9	95	+	307	8,869	9,490	»	621	
1906	53	»	»	29	82	»	»	69	4	63	+	19	8,888	9,543	»	655	
1907	365	»	1	»	366	»	»	29	6	35	+	331	9,219	9,908	»	689	
1908	493	»	12	»	505	»	»	54	1	55	+	430	9,669	10,401	»	732	
1909	325	»	32	»	357	»	»	72	»	72	+	285	9,954	10,726	»	772	
1910	447	»	56	4	507	»	»	68	»	68	+	439	10,395	11,173	»	780	
1911	463	»	38	1	202	»	»	35	»	35	+	167	(1) 10,560	11,336	»	776	
Véhicules pour trains de marchandises.																	
1885	4	»	104	6	111	»	»	593	»	593	-	482	41,414	42,814	»	1,400	
1890	764	»	400	24	888	»	»	411	»	420	+	468	43,523	44,386	»	1,063	
1895	583	»	4,156	3	1,742	»	»	498	»	498	+	1,244	46,390	45,517	873	»	
1896	1,201	»	733	»	1,934	»	»	766	»	766	+	1,168	47,558	46,718	840	»	
1897	2,148	»	4,497	55	3,100	»	»	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	+	1,250	60,548	59,852	696	»	
1900	3,627	»	621	43	4,261	»	»	587	»	587	+	3,674	64,222	63,479	743	»	
1901	1,180	»	»	103	1,283	»	»	633	24	657	+	626	64,848	64,639	189	»	
1902	1,447	»	3	26	1,476	»	»	996	»	996	+	480	65,328	66,106	»	778	
1903	3,257	»	»	32	3,269	»	»	738	»	738	+	2,531	67,859	69,343	»	1,484	
1904	2,731	»	»	10	2,741	»	»	700	»	700	+	2,041	69,900	72,074	»	2,174	
1905	2,724	»	»	17	2,741	»	»	421	»	421	+	2,320	72,220	74,798	»	2,578	
1906	997	»	494	142	4,633	»	»	493	25	518	+	1,415	73,335	75,795	»	2,460	
1907	2,897	»	130	7	3,034	»	»	472	»	472	+	2,862	76,197	78,692	»	2,495	
1908	4,259	»	»	2	4,261	»	»	458	»	458	+	1,103	80,300	82,931	»	2,631	
1909	1,793	»	420	8	2,221	»	»	219	»	219	+	2,002	82,302	84,744	»	2,442	
1910	2,028	»	563	2	2,593	»	»	214	»	214	+	2,379	84,681	86,772	»	2,091	
1911	1,230	»	864	9	2,103	»	»	222	»	222	+	1,881	86,562	88,002	»	1,440	

(1) Non compris 27 fourgons adhérents aux locomotives (parties fourgons) et 36 - parties voitures - de voitures à vapeur, électriques automotrices et motrices pour ligne vicinale électrique.

N° XX. — Situation du matériel à voyageur

ANNÉES.	ENTRÉES : PLACES OFFERTES.					SORTIES : PLACES OFFERTES.			
	PREMIER ÉTABLISSEMENT.		RENOUVELLEMENT.		TOTAL.	PREMIER ÉTABLISSEMENT — Changement de classification.	A RENOUVELER.		TOTAL.
	Extension. — Matériel neuf.	Changement de classification.	Matériel.				démoli.	transformé.	
			neuf.	transformé.					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1874. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1875. . . .	9 516	»	2,740	»	12,076	»	5,055	97	5,152
1876. . . .	2,594 <i>94</i>	»	4,175	»	6,767 <i>94</i>	»	5,065	»	5,065
1877. . . .	2,776	»	1,558	»	4,114	»	2,687	»	2 687
1878. . . .	7,454 <i>517</i>	»	4,785	»	12,217 <i>517</i>	»	1,589	»	1,589
1879. . . .	7,544	»	1,515	»	8,857	»	2,455	»	2,455
1880. . . .	9,045 <i>47</i>	»	11,960 <i>47</i>	»	21,005 <i>94</i>	»	2,265 <i>47</i>	24	2,289 <i>47</i>
1881. . . .	428	»	»	54	462	»	2,702	40	2,742
1882. . . .	3,255	54	»	540	5 629	»	1,895 <i>47</i>	596	2,199 <i>47</i>
1885. . . .	2,611	»	52	»	2,665	»	1,226	97	1,525
1881. . . .	»	»	54	»	54	»	2,916	»	2,916
1885. . . .	2,535	105	585	»	5,115 <i>53</i>	»	1,991	»	1,991
1886. . . .	597 <i>325</i>	»	186 <i>15</i>	»	583 <i>340</i>	»	2,152	1,654	5,766
1887. . . .	1,116 <i>345</i>	»	4,155	»	5,271 <i>345</i>	»	1,812	»	1,812
1888. . . .	14,880 <i>45</i>	102	160	»	15,142 <i>45</i>	»	700	»	700
1889. . . .	8,252	»	714	2,964	11,910	»	1,418	2,949	4,567
1890. . . .	2,521	»	5,206 <i>212</i>	2,075	7,805 <i>212</i>	»	1,968	2,286	4,254
1891. . . .	2,240	»	»	88	2,528	»	1,108	96	1,204
1892. . . .	9,072	»	»	290	9,562	»	452	208	640
1895. . . .	»	»	15,572	56	15 428	»	1,158	68	1,206
1894. . . .	9,148	»	»	54	9,202	»	982	»	982
1895. . . .	5,084	»	10,862	»	15,946	»	284	48	552
1896. . . .	12,655	»	725	24	15,402	»	2,225	»	2,225
1897. . . .	4,174	»	»	»	4,174	»	1,860	»	1,860
1898. . . .	17,092	»	»	»	17,092	»	5,218	»	5,218
1899. . . .	8,857	»	»	»	8 857	»	1,220	»	1,220
1900. . . .	12,511	»	»	»	12,511	»	1,177	26	1,205
1901. . . .	22,526	»	»	16	22,542	»	5,081	»	5,081
1902. . . .	52,280	»	»	1,020	55,509	»	1,478	»	1,478
1905. . . .	15,496	»	»	77	15,575	»	2,412	»	2,412
1904. . . .	5,292	»	»	1,142	6,454	»	2,652	»	2,652
1905. . . .	17,096	»	»	70	17,166	»	1,150	»	1,150
1906. . . .	1,860	»	»	926	2,586	»	1,015	542	1,557
1907. . . .	15,700	»	»	6,166	19,866	»	458	5,720	4,158
1908. . . .	12,565	»	448	2,285	15,096	»	662	1,927	2 589
1909. . . .	9,804	»	1,521	706	12,054	»	1,198	656	1,854
1910. . . .	17,456	»	1,454	»	18,870	»	1,076	»	1,076
1911. . . .	6,440	»	588	40	7,068	»	1,158	54	1,192

(1) Les chiffres de la colonne 12 sont obtenus en majorant ou en diminuant l'effectif existant l'année précédente de l'augmentation ou de la diminution du parc (col. 11).
(2) Les chiffres de la colonne 13 s'obtiennent en ajoutant, à l'effectif devant exister l'année précédente, les quantités indiquées dans les colonnes 2 et 5, et en en retranchant celles de la colonne 7.
(3) Chiffres rectifiés obtenus à la suite d'une révision de la situation.

au point de vue des places offertes

Augmentation ou diminution du PARC. 11	EFFECUIF AU 31 DÉCEMBRE		BALANCE de renouvellement en places offertes.		Observations.
	EXISTANT (1) 12	devant exister d'après les colonnes 2-3-7 (2). 13	En plus. 14	En moins. 15	
»	71,540	69,475	1,865	»	
+ 8,924	80,264	78,791	1,475	»	
+ 5,702	85,966	81,585	2,581	»	
+ 94	86,060	81,679		»	
+ 1,427	85,395	84,161	1,252	»	
+ 94	85,489	84,255		»	
+ 10,628	96,021	91,595	4,426	»	
+ 517	96,538	92,112		»	
+ 6,424	102,443	99,159	5,506	»	
+ 611	102,443	99,159		»	
+ 18,716	121,161	108,184	12,977	»	
+ 47	121,161	108,184		»	
- 2,280	118,881	108,612	10,269	»	
+ 658	118,881	108,612		»	
+ 1,450	120,311	111,901	8,565	»	
- 47	120,311	111,901		»	
+ 1,540	121,851	114,512	7,092	»	
+ 611	121,851	114,512		»	
- 2,882	118,769	114,512	4,210	»	
+ 611	118,769	114,512		»	
+ 1,122	119,891	117,242	2,655	»	
+ 53	119,891	117,242		»	
- 5,185	118,708	117,659	»	910	
+ 340	119,048	117,659		»	
+ 5,459	120,167	118,755	1,455	»	
+ 345	120,512	119,100		»	
+ 14,442	154,609	155,757	895	»	
+ 45	154,654	155,757		»	
+ 7,545	142,152	141,969	204	»	
+ 1,394	142,152	141,969		»	
+ 5,549	145,701	144,495	1,441	»	
+ 212	145,701	144,495		»	
+ 1,124	146,825	146,755	525	»	
+ 1,606	146,825	146,755		»	
+ 8,722	155,547	155,805	»	25	
+ 1,606	155,547	155,805		»	
+ 12,222	167,769	155,805	12,197	»	
+ 1,606	167,769	155,805		»	
+ 8,220	175,989	164,955	11,269	»	
+ 1,606	175,989	164,955		»	
+ 15,614	191,605	170,057	21,799	»	
+ 1,606	191,605	170,057		»	
+ 11,179	202,782	182,690	20,525	»	
+ 1,606	202,782	182,690		»	
+ 2,514	205,096	186,864	18,465	»	
+ 1,606	205,096	186,864		»	
+ 15,874	218,970	205,956	15,247	»	
+ 1,606	218,970	205,956		»	
+ 7,617	226,587	212,793	14,027	»	
+ 1,606	226,587	212,793		»	
+ 14,408	257,945	225,104	12,824	»	
+ 1,356	257,945	225,104		»	
+ 19,261	257,778	247,450	9,759	»	
+ 784	257,778	247,450		»	
+ 51,831	289,781	279,710	9,510	»	
+ 612	289,781	279,710		»	
+ 11,161	501,069	295,206	6,975	»	
+ 485	501,069	295,206		»	
+ 5,802	504,938	298,498	5,485	»	
+ 418	504,938	298,498		»	
+ 16,056	520,974	515,591	4,425	»	
+ 418	520,974	515,591		»	
+ 1,020	522,026	517,454	5,594	»	
+ 395	522,026	517,454		»	
+ 15,708	557,754	531,154	5,602	»	
+ 395	557,754	531,154		»	
+ 12,507	550,241	543,517	5,740	»	
+ 395	550,241	543,517		»	
+ 10,200	560,441	555,521	6,142	»	
+ 395	560,441	555,521		»	
+ 17,794	578,255	570,757	6,500	»	
+ 395	578,255	570,757		»	
+ 5,876	(3) 589,518	(3) 584,741	5,005	»	
	(3) 510	(3) 2,111		»	

Cette situation comprend les voitures à vapeur et électriques qui sont représentées par les chiffres en italiques.

N° XXI. — Situation du matériel pour trains de

ANNÉES.	ENTRÉES : TONNES.					SORTIES : TONNES.				
	Premier établissement.		RENOUVELLEMENT.			TOTAL.	PREMIER établissement — Changement de classification.	A RENOUELER.		TOTAL.
	Extension — Matériel neuf.	Changement de classification	Matériel.		démoli.			transformé.		
			neuf.	transformé						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1874.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
1875.	48,775 1/4	»	7,481 1/2	»	56,254 3/4	1,264 1/4	2,096 3/4	20	5,381	
1876.	11,567 1/2	»	5,880	10	17,237 1/2	»	4,519 1/2	»	4,519 1/2	
1877.	5,190	»	7,676 1/4	»	12,866 1/4	60	4,890 3/4	»	4,950 3/4	
1878.	10,940	»	2,460	»	13,400	»	5,786	50	5,816	
1879.	10,101 1/2	»	5,200	»	15,301 1/2	»	5,851 1/2	10	5,871 1/2	
1880.	34,811	»	75	5	34,889	»	5,000 1/2	690	5,690 1/2	
1881.	35,856	»	602 1/2	1,210	35,668 1/2	»	2,028 1/2	527 1/2	2,556	
1882.	39,048	»	»	217 1/2	39,265 1/2	»	5,151 1/2	520	5,471 1/2	
1885.	4,651 1/2	»	4,240	»	8,891 1/2	»	4,515	55	4,550	
1884.	2,000	»	5,860	785	8,645	»	5,512 1/2	»	5,512 1/2	
1885.	»	»	1,540	»	1,540	»	4,950	55 1/2	4,985 1/2	
1886.	»	»	2,075	172 1/2	2,247 1/2	»	5,761	140	5,901	
1887.	»	»	»	400	400	»	5,490 1/2	72 1/2	5,563	
1888.	2,700	»	17,500	100	20,100	»	2,411	157 1/2	2,548 1/2	
1889.	7,061 1/2	»	2,525	125 1/2	9,715	»	2,201 1/2	1,157 1/2	5,599	
1890.	7,665 1/2	»	1,000	240	8,905 1/2	»	5,415 1/2	472 1/2	5,888	
1891.	»	»	»	5,515	5,515	»	2,752	2,967 1/2	5,719 1/2	
1892.	190	»	7,517 1/2	2,500	9,857 1/2	»	2,759 1/2	1,801 1/2	4,541	
1895.	1,650	»	1,442 1/2	1,664	4,458 1/2	»	5,850	1,762 1/2	5,601 1/2	
1894.	1,060	»	18,025	525	19,610	»	5,264 1/2	410	5,674 1/2	
1895.	6,689	»	15,159 1/2	500	22,528 1/2	»	4,924	470	5,594	
1896.	16,010	»	9,551 1/2	25,619	49,190 1/2	»	8,107	1,165	9,272	
1897.	29,997	»	14,102	2,212 1/2	46,511 1/2	»	6,421	650	7,051	
1898.	91,758	»	11,100	»	103,858	»	5,775 1/2	»	5,775 1/2	
1899.	25,720	»	50	»	25,750	»	8,250	»	8,250	
1900.	51,554	»	9,200	»	60,554	»	4,980 1/2	»	4,980 1/2	
1901.	15,425	»	»	775	15,900	»	5,445	459	5,902	
1902.	19,798	»	»	1,270	21,068	»	8,856	895	9,751	
1905.	47,781	»	»	210	47,991	»	6,507	»	6,507	
1904.	41,027	»	»	»	41,027	»	6,580	260	6,640	
1905.	42,069	»	»	100	42,169	»	5,777	»	5,777	
1906.	11,159 1/2	»	4,620	27,646	45,425 1/2	»	4,519	27,550	52,049	
1907.	48,064 1/2	»	1,950	16,065 1/2	66,078	»	1,589 1/2	15,198	14,787 1/2	
1908.	67,765	»	7 1/2	18,047 1/2	85,820	»	1,560	15,898 1/2	13,258 1/2	
1909.	28,661 1/2	»	8,575	7,766	44,805 1/2	»	1,959 1/2	8,506	10,265 1/2	
1910.	51,446	»	10,600	4,044 1/2	49,090 1/2	»	2,058	4,092	6,150	
1911.	20,850 1/2	»	12,710	9,527 (5)	45,067 1/2	»	2,157	5,025	5,182	

(1) Les chiffres de la colonne 12 sont obtenus en majorant ou en diminuant l'effectif existant l'année précédente de l'augmentation
(2) Les chiffres de la colonne 15 s'obtiennent en ajoutant, à l'effectif devant exister l'année précédente, les quantités indiquées
(3) Y compris 6,860 T pour régularisation d'écritures.

marchandises au point de vue du tonnage utilisable.

Augmentation ou DIMINUTION du PARC. 11	EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE.		BALANCE de renouvellement en tonnes de capacité.		OBSERVATIONS. 16
	existant (1)	devant exister d'après les colonnes 2-5-7 (2).	En plus.	En moins.	
»	241,022	196,812	44,210	»	
+ 52,875 3/4	265,895 3/4	244,521	19,574 3/4	»	
+ 42,758 1/2	276,654	255,688 1/2	20,945 1/2	»	
+ 7,915 1/2	284,540 1/2	260,818 1/2	25,751	»	
+ 7,584	292,155 1/2	271,758 1/2	20,575	»	
+ 11,450	305,565 1/2	281,860	21,705 1/2	»	
+ 51,198 1/2	354,762	316,671	18,091	»	
+ 55,512 1/2	368,074 1/2	350,527	17,547 1/2	»	
+ 55,794	405,868 1/2	389,575	14,295 1/2	»	
+ 4,541 1/2	408,410	394,226 1/2	14,185 1/2	»	
+ 5,552 1/2	411,742 1/2	396,226 1/2	15,516	»	
- 5,445 1/2	408,200	396,226 1/2	12,072 1/2	»	
- 5,655 1/2	404,615 1/2	396,226 1/2	8,419	»	
- 5,165	401,482 1/2	396,226 1/2	5,256	»	
+ 17,551 1/2	410,054	598,926 1/2	20,107 1/2	»	
+ 6,516	425,550	405,991	19,559	»	
+ 5,017 1/2	450,567 1/2	415,655 1/2	16,711	»	
- 2,404 1/2	427,065	415,655 1/2	14,506 1/2	»	
+ 5,296 1/2	455,259 1/2	415,846 1/2	19,415	»	
- 1,165	452,094 1/2	415,476 1/2	16,618	»	
+ 15,955 1/2	448,050	416,556 1/2	51,495 1/2	»	
+ 16,954 1/2	464,964 1/2	425,225 1/2	41,759	»	
+ 59,918 1/2	504,855	459,265 1/2	65,617 1/2	»	
+ 59,260 1/2	544,115 1/2	469,262 1/2	74,881	»	
+ 100,082 1/2	644,226	564,020 1/2	80,205 1/2	»	
+ 17,500	661,726	589,740 1/2	71,985 1/2	»	
+ 55,555 1/2	717,279 1/2	641,074 1/2	76,205	»	
+ 9,998	727,277 1/2	656,199 1/2	71,078	»	
+ 11,517	758,594 1/2	675,997 1/2	62,597	»	
+ 41,484	780,078 1/2	725,778 1/2	56,500	»	
+ 54,587	814,465 1/2	764,805 1/2	49,660	»	
+ 58,592	852,857 1/2	806,874 1/2	45,985	»	
+ 11,576 1/2	864,254	818,051	46,200	»	
+ 51,290 1/2	915,524 1/2	866,098 1/2	49,426	»	
+ 70,561 1/2	986,086	955,865 1/2	52,222 1/2	»	
+ 54,540	1,020,626	962,528	58,098	»	
+ 42,940 1/2	1,065,566 1/2	996,974	66,592 1/2	»	
+ 57,885 1/2	1,101,452	1,017,804 1/2	75,647 1/2	»	

ou de la diminution du parc (col. 11).

dans les colonnes 2 et 5 et en retranchant celles de la colonne 7.

N° XXII. — *Importance du matériel de traction en 1914.*

A. — Nombre, puissance et poids moyen des locomotives et des locomotives-tenders.

		LOCOMOTIVES EN GÉNÉRAL.				ENSEMBLE.		
		à deux essieux moteurs.	à trois essieux moteurs.	à quatre essieux moteurs.	à cinq essieux moteurs.	Locomotives à tender indépendant.	Locomotives-tenders.	Totaux ou moyennes.
Nombre d'unités (1)		800	3,050	334	29	3,050	1,163	4,213
Nombre d'essieux moteurs		1,600	9,150	1,336	145	8,673	3,558	12,231
Puissance de traction en kilogrammes.	En tout	3,804,567	19,935,568	2,675,047	600,300	21,255,895	5,759,887	27,015,782
	Par locomotive	4,756	6,537	8,008	20,700	6,969	4,953	6,412
	Par essieu moteur	2,278	2,179	2,002	4,140	2,451	1,619	2,209
Poids moyen en kilog. portant sur essieux moteurs, les locomotives étant en ordre de marche.	En tout	24,502,090	125,387,050	21,049,460	2,546,200	124,728,580	48,756,200	173,484,780
	Par locomotive	30,628	41,107	63,022	87,800	40,895	41,923	41,178
Poids moyen en kilog. des locomotives à vide.	En tout	35,586,905	118,631,465	16,410,480	2,723,100	129,153,965	44,247,985	173,401,950
	Par locomotive	44,484	38,912	49,136	93,900	42,346	38,046	41,159
Poids moyen en kilog. des locomotives en service.	En tout	40,100,315	132,486,090	21,094,420	3,021,800	141,025,485	55,677,110	196,702,625
	Par locomotive	50,125	43,438	63,157	104,200	46,238	47,874	46,689

B. — Nombre et poids moyen des tenders indépendants.

Nombre d'unités		3,045
Poids moyen en kilogrammes des tenders à vide.	En tout	46,304,550
	Par tender	15,207
Poids moyen en kilogrammes des tenders en service.	En tout	97,096,070
	Par tender	31,887

(1) Non compris 16 voitures automotrices et 4 locomotives électriques et 16 voitures électriques de la ligne vicinale de Mons à Bou-su.

N° XXII^{bis}. — *Tableau donnant l'accroissement progressif de la puissance et du poids des locomotives, les perfectionnements apportés à celles-ci pour en renforcer la sécurité, ainsi que l'augmentation de leur travail utile.*

ANNÉES.	EFFECTIF des locomotives au 31 décembre. (1)	PUISSANCE moyenne de traction des locomotives figurant dans l'effectif au 31 décembre.	POIDS MOYEN des locomotives en service au 31 décembre.	NOMBRE de locomotives à bogie au 31 décembre.	NOMBRE de locomotives équipées au frein Westinghouse au 31 décembre.	NOMBRE de locomotives à surchauffe au 31 décembre.	NOMBRE de locomotives Compound au 31 décembre.	NOMBRE de chevaux-heures utiles développés par les locomotives pendant l'exercice considéré.
1889	1,811	Kg 4 618	Kg. 37,256	»	682	-	»	5 8,705,478
1890	1 925	4 709	37,359	»	698	»	»	529,419,151
1891	2,046	4,815	37,645	»	729	»	»	551 560,000
1892	2,057	4,826	37,877	»	756	»	»	520,274,785
1893	2,051	4,830	37 970	»	786	»	»	521,780,455
1894	2,079	4,828	38,120	»	818	»	»	526,177,591
1895	2,150	4,851	38,150	»	821	»	»	547,946,956
1896	2,157	4,900	38,509	»	827	»	»	561,268,261
1897	2,257	4,988	38,611	»	860	»	»	599,802,174
1898	2,571	5,070	39,016	5	950	»	»	620,642,608
1899	2,617	5,084	38,892	5	942	»	»	604,522,174
1900	2,680	5,009	39,160	60	1,001	»	»	658,105,217
1901	2,854	5,091	39,808	148	1,117	»	»	658,468,261
1902	2,967	5,216	40,616	197	1,292	»	»	696,050,435
1903	5,088	5,558	41,185	266	1,409	2	»	629,046,087
1904	5 186	5,507	41,900	310	1,481	3	»	655 267 591
1905	5,509	5,605	42,902	451	1,609	36	44	716,792,174
1906	5,425	5 706	45,450	445	1,694	65	55	778,805,045
1907	5,655	5,897	44,229	467	1,890	125	74	822,714,785
1908	5,910	6,027	44,754	501	2,165	256	79	815,155,578
1909	4,045	6,165	45 552	518	2,505	526	79	805 259,474
1910	4,174	6,202	46,075	586	2,414	411	79	855,254,587
1911	4,215	6,412	46,689	595	2,455	490	79	904,556,741

(1) Non compris les locomotives électriques et les voitures à vapeur.

N° XXIII. — Situation du renouvellement des locomotives et des voitures à vapeur d'après la puissance de traction des moteurs, calculée tangentielle-ment aux roues motrices et exprimée en kilogrammes.

D A T E S.	EN PLUS. KILOGRAMMES	EN MOINS. KILOGRAMMES.	BALANCE.
31 décembre 1874.			+ 232 659
— 1875.	»	20,328	+ 212 331
— 1876.	»	34,708	+ 177 623
— 1877.	»	49,662	+ 157 961
— 1878.	»	43,350	+ 114 611
— 1879.	74,342	»	+ 188,953
— 1880.	»	41,218	+ 147,735
— 1881.	138,136	»	+ 285,891
— 1882.	68 934	»	+ 354 825
— 1883.	»	22,274	+ 332,551
— 1884.	»	40,906	+ 291,645
— 1885.	103,053	»	+ 394,698
— 1886.	»	80,683	+ 314,015
— 1887.	»	158,460	+ 155,555
— 1888.	»	139,484	+ 16,071
— 1889.	96,478	»	+ 112,549
— 1890.	119,887	»	+ 232,436
— 1891.	254,464	»	+ 486,900
— 1892.	»	39,756	+ 447 144
— 1893.	49,396	»	+ 406 540
— 1894.	»	36,668	+ 429,872
— 1895.	79,700	»	+ 509,572
— 1896.	73,470	»	+ 583,042
— 1897.	213,008	»	+ 798,050
— 1898.	»	174,252	+ 623 798
— 1899.	»	166,230	+ 457,568
— 1900.	»	153,754	+ 301 814
— 1901.	»	30,386	+ 271,428
— 1902.	40,597	»	+ 312,025
— 1903.	»	323,900	- 13,875
— 1904.	»	288,550	- 302,425
— 1905.	432,809	»	+ 139,384
— 1906.	113,551	»	+ 243,935
— 1907.	229,893	»	+ 473,828
— 1908.	»	33,500	+ 440,328
— 1909.	69,397	»	+ 509,725
— 1910.	»	53,138	+ 454 587
— 1911.	87,816	»	+ 542,403
	2,216,951	1,907,207	
Balance (période de 1875 à 1911).			309,744
Report des résultats au 31 déc. 1874.			+ 232,659
Balance au 31 décembre 1911 . . .			+ 542,403

La puissance de traction des moteurs, tangentielle-ment aux roues motrices, est calculée au moyen de la formule $\frac{6,714,5 P d^2 l}{D}$ dans laquelle : P représente la pression de marche, en atmosphères ;
 d — le diamètre des cylindres, en mètres ;
 l — la course des pistons, en mètres ;
 D — le diamètre des roues motrices, en mètres.
 Cette formule donne également le travail en kilogrammètres des moteurs, pour le parcours d'un mètre.

N° XXIV. — Balance de renouvellement du matériel. — Valeur « argent » (1)

ANNÉES. (Pour les années antérieures à 1895 voir C.R. de 1896, annexes XXI et XXII.)	DÉMOLITION.				RENOUVELLEMENT.			BALANCE. — VALEUR en ARGENT.
	VALEUR d'achat du matériel mis hors de service antérieurement au 1 ^{er} janvier de l'année considérée.	VALEUR d'achat du matériel mis hors de service au cours de l'année.	MOINS-VALEUR du matériel transformé pour service de la route, des charbonnages, etc	Ensemble.	VALEUR d'achat du matériel fourni sur fonds budgétaires antérieurement au 1 ^{er} janvier de l'année considérée.	VALEUR d'achat du matériel, fourni sur fonds de renouvellement, pendant l'année considérée.	Ensemble.	
	1	2	3	4	5	6	7	8
Matériel de traction.								
1880	42,002,988	597,690	»	42,600,678	46,014,073	483,800	46,494,873	+ 3,594,195
1885	45,234,404	4,930,094	»	47,484,498	49,447,050	2,389,521	24,836,574	+ 4,652,373
1890	23,195,326	285,509	»	23,480,835	24,022,952	2,466,408	26,189,060	+ 2,708,225
1895	26,236,704	4,243,521	»	27,500,225	30,262,403	4,832,750	32,095,153	+ 4,594,928
1896	27,500,225	4,327,243	»	28,827,468	32,095,453	4,387,700	33,482,853	+ 4,655,385
1897	28,827,468	4,440,362	»	29,937,830	33,482,853	2,960,330	36,443,183	+ 6,505,353
1898	29,937,830	2,405,653	»	32,043,483	36,443,183	486,044	36,629,227	+ 4,585,744
1899	32,043,483	2,408,355	»	34,451,838	36,629,227	232,285	36,861,512	+ 2,709,674
1900	34,451,838	2,439,840	»	36,591,648	36,861,512	549,672	37,411,184	+ 849,536
1901	36,591,648	2,078,222	»	38,669,870	37,411,184	4,045,648	39,356,802	+ 686,932
1902	38,669,870	4,068,202	»	42,738,072	39,356,802	4,976,075	44,332,877	+ 1,594,805
1903	42,738,072	4,437,065	»	47,175,137	44,332,877	»	44,332,877	- 2,842,260
1904	47,175,137	4,447,065	»	54,322,202	44,332,877	»	44,332,877	- 6,989,325
1905	54,322,202	2,691,089	»	54,013,291	44,332,877	7,672,010	52,004,887	- 2,008,404
1906	54,013,291	4,316,985	»	55,330,276	52,004,887	2,445,085	54,449,972	- 910,304
1907	55,330,276	737,274	»	56,067,550	54,449,972	2,881,244	57,301,216	+ 4,233,666
1908	56,067,550	621,623	»	56,689,173	57,301,216	275,295	57,576,511	+ 887,338
1909	56,689,173	920,480	»	57,609,653	57,576,511	4,562,330	59,138,841	+ 4,529,188
1910	57,609,653	4,368,418	»	58,978,071	59,138,841	733,860	59,872,701	+ 894,630
1911	58,978,071	4,249,423	»	60,497,494	59,872,701	2,034,860	61,904,561	+ (2) 1,707,367
Matériel de transport.								
1880	48,602,742	4,124,424	4,273,446	24,000,552	25,724,004	2,321,970	28,045,974	+ 7,045,449
1885	25,044,024	4,787,904	4,947,372	28,749,300	34,444,647	266,405	31,377,752	+ 2,628,452
1890	31,863,000	4,315,320	4,789,068	34,967,388	37,173,642	4,081,037	38,254,679	+ 3,287,291
1895	37,438,248	4,447,440	4,265,268	39,520,956	47,213,864	3,644,302	50,855,466	+ 14,334,240
1896	38,255,688	2,477,797	4,397,064	44,834,449	50,855,466	2,445,783	53,300,949	+ 14,469,500
1897	40,433,485	4,950,864	4,589,846	43,774,465	53,300,949	3,782,544	57,083,490	+ 13,309,325
1898	42,384,349	4,918,272	4,642,508	45,945,429	57,083,489	2,267,485	59,350,974	+ 13,405,845
1899	44,302,624	2,397,660	4,390,980	48,094,264	59,350,974	56,875	59,407,849	+ 11,316,588
1900	46,700,281	4,762,296	4,390,980	49,853,557	59,407,854	2,473,814	61,884,668	+ 12,028,111
1901	48,462,577	4,990,804	4,377,042	51,830,393	64,881,668	97,000	64,978,668	+ 10,448,275
1902	50,453,384	2,982,318	4,377,042	54,812,711	64,978,668	36,840	62,015,508	+ 7,202,797
1903	53,435,699	2,890,355	4,377,042	57,703,066	62,015,508	»	62,015,508	+ 4,312,442
1904	56,326,054	2,608,678	4,377,042	60,311,744	62,015,508	»	62,015,508	+ 1,703,764
1905	58,934,732	4,588,235	4,377,042	61,899,979	62,015,508	»	62,015,508	+ 445,529
1906	60,524,967	4,398,729	4,380,504	63,302,200	62,015,508	4,594,430	63,606,638	+ 304,438
1907	61,921,696	636,068	4,337,436	63,895,200	63,606,638	379,210	63,985,848	+ 90,648
1908	62,557,764	736,470	4,340,053	64,633,987	63,985,848	493,920	64,479,768	- 454,219
1909	63,293,934	992,466	4,350,203	65,636,603	64,479,768	5,089,780	69,269,548	+ 3,032,915
1910	64,286,400	946,217	4,370,805	66,605,420	69,269,548	2,917,800	72,187,548	+ 5,585,928
1911	65,232,647	566,590	4,425,854	67,225,061	72,187,548	3,993,360	76,480,708	+ (2) 8,955,647

(1) Les valeurs de remploi du matériel démolé sont versées à l'entretien ou au budget pour ordre, qui sert d'appoint au budget ordinaire pour l'entretien et le renouvellement.

(2) Au 31 décembre 1911, il restait à fournir, sur fonds de renouvellement, du matériel de traction d'une valeur de 4,446,900 francs et du matériel de transport d'une valeur de 4,090,790 francs.

ANNÉE.	DÉSIGNATION des COMBUSTIBLES.	ACHATS.			CONSOUMATIONS TOTALES.			
		QUANTITÉS	PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.	QUANTITÉS.	PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.	
1911.	Charbon menu demi-gras	Kilogrammes. 877,740,502	Fr. 13 08	Francs. 11,477,657 70	Kilogrammes. 879,483,000	Fr. 13 08	Francs. 11,503,637 64	
	— menu gras	220,444,463	13 34	2,917,365 51	220,567,000	13 34	2,942,363 78	
	— menu maigre	359,674,300	11 11	3,996,651 60	360,977,000	11 11	4,010,434 47	
	— gailleteux	66,250,000	17 03	1,129,229 39	70,794,000	17 03	1,205,621 82	
	Briquettes, type I	144,443,000	17 08	2,466,624 25	138,363,000	17 08	2,363,240 04	
	Briquettes, type II	466,801,000	19 48	8,953,710 55	468,732,000	19 48	8,990,279 76	
	<i>Total des charbons menus et gailleteux, gailleteries et des briquettes.</i>	2,135,053,270	14 50	30,961,239 »	2,138,916,000	14 50	31,015,597 51	
	Charbon « anthracite »	4,118,185	24 97	27,928 79	4,118,185	24 97	27,928 79	
	— « grains lavés »	5,625,785	17 12	96,344 85	5,625,785	17 12	96,344 85	
	— « têtes de moineaux lavées »	225,000	30 99	6,972 60	225,000	30 99	6,972 60	
	— pour forges	13,388,000	15 96	213,722 80	13,388,000	15 96	213,722 80	
	— gailletins	5,459,900	22 89	124,970 11	5,459,900	22 89	124,970 11	
	— p ^r fours à réchauffer.	9,070,000	17 50	158,734 40	9,070,000	17 50	158,734 40	
	Coke industriel	181,280	29 03	5,262 18	181,280	29 03	5,262 18	
	— pour réchauds, pour usines et pour trains légers.	7,983,830	21 66	172,926 72	7,983,830	21 66	172,926 72	
	Coke spécial lavé pour fonderie	3,785,000	28 31	107,147 39	3,785,000	28 31	107,147 39	
	Ensemble	2,181,890,250	14 61	31,875,248 84	2,185,752,980	14 61	31,929,607 35	
	1910.	Charbon menu demi-gras	919,820,161	12 46	11,437,457 37	884,206,000	12 46	11,017,206 76
		— menu gras	226,135,626	13 29	3,004,488 90	214,264,000	13 29	2,847,568 56
		— menu maigre	372,874,720	10 07	3,731,595 84	349,211,000	10 07	3,516,554 77
		— gailleteux	67,135,010	17 54	1,177,303 63	69,252,000	17 54	1,214,680 08
		— gailleteries pour lo- comotives.	»	»	»	»	»	»
Briquettes, type I		138,730,000	16 46	2,283,911 47	135,181,000	16 46	2,225,079 26	
— type II		408,087,500	18 46	7,534,169 48	387,595,000	18 46	7,155,003 70	
<i>Total des charbons menus et gailleteux et des briquettes.</i>		2,132,483,017	13 70	29,208,866 39	2,039,709,000	13 72	27,976,093 13	
Charbon « anthracite »		1,068,500	27 30	29,153 04	1,068,500	27 30	29,153 04	
— « grains lavés »		4,480,000	16 63	74,532 50	4,480,000	16 63	74,532 50	
— « braisettes lavées »		330,000	16 24	5,357 50	330,000	16 24	5,357 50	
— « têtes de moineaux lavées »		115,000	31 00	3,565 »	115,000	31 00	3,565 »	
Charbon pour forges		12,629,000	15 95	201,450 50	12,629,000	15 95	201,450 50	
— gailletins		4,504,000	22 25	100,188 50	4,504,000	22 25	100,188 50	
— p ^r fours à réchauffer.		8,744,000	17 52	153,187 »	8,744,000	17 52	153,187 »	
— pour fours Radelet, 60 p.c. de gros.		170,000	18 74	3,185 »	170,000	18 74	3,185 »	
Coke industriel		239,200	23 21	5,552 97	239,200	23 21	5,552 97	
— pour réchauds, pour usines et pour trains légers.		7,200,405	20 90	150,434 36	7,200,405	20 90	150,434 36	
Coke spécial lavé pour fonderie		2,890,000	28 30	81,775 »	2,890,000	28 30	81,775 »	
Ensemble		2,174,863,122	13 80	30,017,247 76	2,082,079,105	13 82	28,784,474 50	

(1) Pour les parcours, voir pages 23 et 24.

de combustibles.

CONSOMMATION DES LOCOMOTIVES.								
QUANTITÉS.	PRIX MOYEN PAR TONNE.	VALEUR.	par train-kilomètre (1).		par locomotiv-kilomètre avec train (1).		par locomotiv-kilomètre en général (1).	
			Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
Kilogrammes.	Fr.	Francs.	K.	L.	K.	L.	K.	F.
807,763,900	13 08	10,565,551 81						
206,789,000	13 34	2,758,565 26						
353.583,800	11 14	3,92 ,316 02						
1,271,600	17 03	21,655 35	25.27	0.366	21.29	0.308	16.26	0.235
136,064,400	17 08	2,323,979 95						
464.336,700	19 18	8,905,977 91						
1,969,809,400	14 47	28,504,046 30						
810,052,000	12 46	10,093,247 92						
200,010,000	13 29	2,658,132 90						
342,179,500	10 07	3,445,747 57						
3,075,300	17 54	64,464 76	24.61	0.336	20.87	0.285	16.02	0.219
132,731,500	16 46	2,184,760 49						
386,841,200	18 46	7,141,088 53						
1,875,489,500	13 64	25,587,442 19						

N° XXVI (suite). — *Éclairage des stations, ateliers et dépendances.*B. — *Éclairage au gaz.*

ANNÉES.	NOMBRE DE BRULEURS				PUISSANCE lumineuse totale en bougies.	CONSOMMATION.		DÉPENSE par mètre cube.
	Voies et travaux.	Traction.	Transports.	TOTAL.		Quantités.	Dépenses.	
1885	249	7,281	42,842	20,342	305,130	4,334,962	688,559 98	0.159
1890	597	8,496	43,950	23,043	345,645	5,477,043	754,704 31	0.138
1895	674	8,596	44,723	23,993	380,910	5,899,431	717,240 58	0.122
1896	709	8,781	44,985	24,475	388,140	5,823,578	696,143 18	0.120
1897	758	8,860	45,168	24,786	563,805	5,832,842	692,645 41	0.119
1898	787	9,199	45,517	25,503	589,545	5,865,453	682,204 48	0.116
1899	842	9,490	45,378	25,740	622,440	5,623,926	656,705 05	0.117
1900	4,050	9,649	45,340	26,039	864,885	5,423,075	659,322 54	0.122
1901	4,496	9,653	45,247	26,096	869,520	4,969,049	582,736 48	0.117
1902	4,217	9,731	45,100	26,048	925,020	4,561,330	555,891 30	0.122
1903	4,271	9,869	45,286	26,426	962,265	4,780,258	574,582 48	0.120
1904	4,409	10,589	44,911	26,909	994,070	5,001,239	613,223 22	0.123
1905	4,524	10,588	44,953	27,065	1,081,845	4,781,421	579,375 93	0.121
1906	4,393	10,840	44,999	27,232	1,074,660	4,702,049	573,656 »	0.122
1907	4,454	10,954	44,039	26,447	1,128,180	4,788,198	579,497 20	0.121
1908	4,550	10,837	44,179	26,566	1,146,330	4,786,230	589,275 46	0.123
1909	4,663	10,813	44,398	26,874	1,124,145	4,070,296	515,453 42	0.127
1910	4,609	10,588	43,991	26,188	1,045,548	4,006,796	505,350 17	0.126
1911	4,736	9,030	44,468	25,234	1,134,144	4,120,983	525,239 20	0.127

C. — *Éclairage au pétrole.*

ANNÉES.	LAMPES A MÈCHES					LAMPES A INCANDESCENCE				PUISSANCE lumineuse totale en bougies.
	Lampes à mèche plate de 15 mm (6 bougies).	Lampes à mèche plate de 22 mm (11 bougies).	Lampes intensives petit modèle (26 bougies).	Lampes intensives grand modèle (36 bougies).	Total.	Lampes réservoirs (700 bougies).	Lampes avec réservoirs indépendants (700 bougies).	Lampes pour wagons de secours (700 bougies).	Total.	
1905	5,354	9,724	9,339	11,293	35,714	»	18	»	18	789,801
1906	5,409	9,592	9,546	11,335	35,882	»	25	»	25	800,357
1907	5,422	9,618	9,818	11,821	36,679	46	109	»	155	915,833
1908	5,420	9,589	10,235	12,008	37,252	159	178	»	341	1,063,089
1909	5,427	9,604	10,446	12,212	37,689	387	258	19	644	1,248,022
1910	5,435	9,721	10,580	12,349	38,085	469	381	25	873	1,457,936
1911	5,451	9,829	10,773	12,523	38,576	448	557	23	1,028	1,579,828

N° XXVII. — *Éclairage des trains au gaz riche.*

ANNÉES.	NOMBRE de TRAINS ÉCLAIRÉS.	Consommation totale de GAZ.	DÉPENSE DE PRODUCTION DE GAZ en matières et salaires.		
			TOTALE.	ANNUELLE PAR TRAIN.	PAR MÈTRE CUBE
1885	430	238,781	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.
1890	455	362,490	105,191 72	809 17	0.364
1895	218	433,234	115,996 80	748 37	0.320
1896	217	480,430	110,026 67	504 71	0.254
1897	217	480,430	116,755 16	538 04	0.243
1898	235	555,567	136,202 81	534 45	0.245
1899	290	624,026	152,254 86	525 02	0.242
1899	310	692,833	225,133 80	719 89	0.322
1900	348	861,442	298,887 67	858 87	0.317
1901	374	918,866	266,148 30	711 55	0.290
1902	395	958,074	220,950 »	559 37	0.231
1903	435	4,076,582	245,726 »	495 92	0.200
1904	478	4,192,779	279,092 »	583 87	0.234
1905	528	1,408,304	269,062 »	509 58	0.191
1906	521	1,554,870	322,543 06	619 08	0.207
1907	484	4,730,820	384,649 01	788 53	0.220
1908	489	4,684,430	397,943 74	813 79	0.236
1909	508	1,526,494	326,667 03	643 04	0.214
1910	513	1,673,234	272,737 44	531 65	0.163
1911	536	1,729,034	303,606 07	566 43	0.176

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 princi- pales.	{	Locomotives à voyageurs	34,502,064	834,010	44,783	1,146,415	1,843,200	38,380,472	1,085	35,383
		— mixtes	9,657,876	10,932,849	108,972	2,150,536	2,795,038	34,845,271	1,036	33,441
		— à marchandises	406,318	22,527,347	398,007	3,789,123	9,311,452	36,432,217	1,494	24,386
		— de gare	50,959	336,415	5,130	251,637	6,665,120	7,309,261	393	18,599
Matériel pour les lignes secon- daires.	{	Locomotives-tenders pour fortes rampes	2,317,306	86,894	2,914	138,378	365,911	2,911,403	102	28,543
		Locomotives-fourgons	321,720	223	20	35,666	55,549	413,178	28	14,756
		Voitures à vapeur	9,584	19	»	75	340	10,028	11	912
Locomotives assimilées aux moteurs légers		971,220	964	101	22,653	50,529	1,045,367	35	29,808	
Ensemble pour 1911 (1)		(3) 48,237,057	43,738,721	559,927	7,534,383	21,087,139	(3) 121,157,227	4,184	28,957	
Ensemble pour 1910		(4) 47,727,446	41,492,746	632,972	6,910,967	20,335,914	(4) 117,100,045	4,140	28,285	
b. LOCOMOTIVES ÉTRANGÈRES.										
Sur le réseau de l'État. Ensemble pour 1911 (2)		497,211	63,061	»	50,257	»	610,549	»	»	
— — Ensemble pour 1910		534,330	75,697	»	50,509	»	660,536	»	»	
(1) Y compris		3,865,035	10,531,386	1,056	»	»	14,398,477	»	»	
{ la multiple trac- (sur le réseau tion de l'État		859	193,363	»	»	»	194,222	»	»	
{ le parcours sur les lignes étran- (sur les lignes gères		696,234	567,776	»	69,552	»	1,333,602	»	»	
(2) Y compris la double traction		»	572	»	»	»	572	»	»	

(3) Non compris 11,364 kilomètres se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal et 494,954 kilomètres se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.
(4) Non compris 16,202 kilomètres se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal et 493,632 kilomètres se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

Observation. — Précédemment, tous les trains mixtes indistinctement étaient compris sous la rubrique : *Trains de marchandises.* Depuis le 1^{er} avril 1904, 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.

N° XXIX. — *Approvisionnements et matériel en magasin.*

Services de la traction et du matériel et de l'exploitation.

	APPROVISIONNEMENTS			CHIFFRES correspondants pour 1910 (tarif de 1911).
	en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1911 (tarif de 1911.)	re-tant à fournir en 1912 sur les marchés de 1911.	Totaux.	
<i>1° Approvisionnements et matériel en magasin, dans les dépôts, et restant à fournir sur les marchés de 1911.</i>				
<i>A. Matières et objets neufs.</i>				
Matériel, outils, meubles et ustensiles.	1,405,850 53	217,680 40	1,415,531 02	1,956,022 20
Combustibles	62,687 53	»	62,687 53	49,987 54
Huile d'éclairage	117,541 11	156,840 61	274,181 72	260,898 57
Huiles et matières de graissage	282,040 81	120,558 06	402,598 87	508,215 90
Bois de construction	1,467,629 19	598,902 40	2,066,531 59	1,952,894 95
Pièces de rechange neuves ou de rem- ploi pour locomotives, tenders, voitures et wagons	5,236,506 51	1,710,586 45	6,966,092 74	6,409,911 56
Aciers, fontes et fers divers	1,082,670 82	24,169 80	1,106,840 62	908,454 88
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux	2,655,120 54	172,542 89	2,807,665 25	2,645,519 62
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques	168,644 55	12,505 60	181,150 15	169,042 06
Tissus, crins, fils, laines, cordages, toiles pour bâches, etc.	591,461 »	551,274 49	722,755 49	540,690 20
Matières et objets divers	4,102,241 45	572,591 75	4,674,655 21	4,559,627 85
<i>B. Matières et objets hors d'usage :</i>				
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte (1) .	275,578 91	»	275,578 91	249,005 45
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et autres métaux, vieilles matières diverses (1)	1,159,459 19	»	1,159,459 19	1,012,090 57
Total . . .	18,195,020 53	5,917,052 52	22,112,075 07	20,822,157 04
<i>2° Approvisionnements à la disposition des services consommateurs :</i>				
Stations et ateliers	8,415,157 59	»	8,415,157 59	7,741,558 95
Sections	69,920 72	»	69,920 72	73,669 57
Roues pour locomotives, tenders, voi- tures et wagons	9,157,024 »	»	9,157,024 »	8,920,505 »
Valeur totale des approvisionnements .	55,815,122 66	5,917,052 52	59,752,175 18	57,537,668 50

(1) Déchets, débris de pièces brisées, pièces de rechange hors modèle non utilisables.

N° XXX. — *Progression annuelle du mouvement et de la recette des voyages par abonnements, y compris les abonnements de 15 et de 5 jours.*

ANNÉES	MOUVEMENT.			PARCOURS MOYEN par voyageur.			RECETTE TOTALE.		
	Voyageurs en général.	Étudiants.	Ouvriers.	Voyageurs en général.	Étudiants.	Ouvriers.	Voyageurs en général.	Étudiants.	Ouvriers.
1872 . .	245,880	122,054	865,198	58.55	11.20	12.15	101,560 »	20,509 60	115,169 80
1875 . .	280,117	160,265	1,267,575	28.50	10.45	15. »	160,622 19	27,042 87	178,729 55
1874 . .	257,092	196,682	1,729,456	28.50	10.45	15. »	204,615 79	55,065 80	252,511 01
1875 . .	265,888	228,158	2,324,100	28.50	10.45	15. »	228,060 »	55,107 20	518,621 19
1876 . .	514,772	291,712	2,555,112	26.20	10.95	15.70	244,705 »	47,919 80	552,558 42
1877 . .	589,522	508,008	2,604,948	25.75	10.90	14.05	285,885 05	50,909 »	547,706 55
1878 . .	412,656	582,959	5,001,172	25.05	11.50	15.45	296,740 »	62,015 90	560,944 59
1879 (1)	(2)515,480	456,174	2,997,018	28.05	10.78	12.14	584,791 15	74,137 50	556,701 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	841,156	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 »	710,527 60
1885 (3)	1,780,802	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	1,251,874	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 . .	5,320,890	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	2,714,742 11	215,758 07	1,112,572 28
1888 . .	4,146,620	1,550,258	11,294,984	58.27	12 67	14.64	5,075,655 02	228,625 50	1,527,767 82
1889 . .	4,417,156	1,628,460	12,514,642	57.96	12.64	14.66	3,508,947 64	240,889 28	1,456,585 15
1890 . .	4,847,214	1,741,758	14,588,522	58.66	12.78	14.70	5,529,520 18	256,986 78	1,725,455 09
1891 . .	5,258,906	1,789,016	16,269,074	58.90	12.98	14.74	4,027,450 60	279,105 85	1,955,114 55
1892 . .	5,751,018	1,947,588	17,027,012	59.12	15. »	14.76	4,587,684 90	291,490 95	2,061,845 51
1895 (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	2,564,556	50,185,821	59.24	15.05	15.15	6,999,522 56	552,252 56	5,597,555 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 . .	10,588,466	5,204,256	42,267,855	58.90	15.14	17.14	7,786,005 46	425,651 66	5,037,025 45
1900 . .	11,158,760	5,245,742	48,222,259	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	485,167 16	5,891,195 65
1905 (7)	14,167,628	5,609,952	51,450,598	59.21	12 84	17.28	10,871,255 40	489,174 69	6,254,880 65
1904 . .	15,205,084	5,795,644	52,981,114	59.28	15.49	17.25	11,987,554 26	527,562 01	6,455,601 95
1905 . .	17,456,552	5,850,746	58,060,495	56.94	15.71	17.25	14,578,169 62	551,526 01	7,092,469 82
1906 . .	17,495,480	4,085,976	65,414,456	59 40	15.86	17.25	14,286,052 94	597,910 99	7,851,875 20
1907 . .	18,165,710	4,524,208	69,071,491	59.60	15.95	18.77	15,547,501 51	617,805 01	8,755,557 75
1908 . .	19,214,626	4,554,250	65,706,770	59.86	15.51	18.79	16,052,717 71	665,666 51	8,429,457 82
1909 . .	20,042,422	4,692,976	66,211,976	59.84	15.98	18.79	16,745,785 92	691,958 08	8,457,194 92
1910 . .	22,566,482	4,752,844	71,866,821	40.17	15 72	18.79	19,554,250 89	706,818 92	9,282,958 02
1911 . .	22,559,054	5 055,640	78,504,104	59 62	12 78	18.79	18,554,529 58	755,189 »	10,209,506 25

(1) A partir de 1879, les enfants des agents de l'administration jouissent d'une réduction de 50 p. c. sur les prix d'abonnements. Il en est de même des agents autorisés à habiter temporairement en dehors de leur résidence de service.

(2) De 1879 à 1882 inclus, les voyageurs de commerce payaient moins que le public ordinaire, du chef des abonnements.

(3) Exposition nationale et extension des divers tarifs d'abonnements.

(4) Réduction du tarif d'abonnements et faculté pour l'abonné de prendre indifféremment les trains express et les trains ordinaires.

(5) Institution d'abonnements de quinze jours, à partir du 1er juin 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. du prix des abonnements ordinaires de 5^{me} classe ainsi que des abonnements pour ouvriers.

(7) Institution d'abonnements de cinq jours à partir du 1er août 1905. (Voir annexe suivante.)

N° XXXI. — *Mouvement et recettes des abonnements de 15 et de 5 jours.*

ANNÉES.	DURÉE des ABONNEMENTS.	MOUVEMENT (Nombre d'abonnements.)				RECETTES.				
		1 ^{re} classe	2 ^e classe	3 ^e classe	Ensemble.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Ensemble.	
		1895 (1)	15 jours	2,252	6,248	11,548	10,828	111,600	257,424	285,700	652,724
1894	4,888	15,769		25,840	46,497	241,575	599,222	646,000	1,489,597	
1895	5,428	16,965		27,757	50,128	271,400	644,594	695,425	1,609,419	
1896	6,500	19,515		51,009	57,024	524,525	741,551	775,225	1,841,501	
1897 (2)	6,501	15,782		45,895	65,978	558,446	620,798	1,028,651	1,987,875	
1898	5,506	15,461		48,715	69,682	502,850	618,440	1,120,445	2,041,715	
1899	(5) 892	22,087		51,081	74,060	49,060	885,480	1,174,865	2,107,405	
1900	"	25,640		49,504	72,944	"	945,600	1,155,992	2,079,592	
1901	(4) 42	27,098		56,972	84,112	2,520	1,085,920	1,510,556	2,596,796	
1902	"	1,524		27,725	65,255	92,280	79,440	1,108,920	1,454,559	2,642,719
1905 (5)	5 jours	1,465	25,492	58,755	85,692	87,900	1,019,680	1,550,905	2,458,465	
"		5 "	565	17,585	49,750	67,698	16,890	547,700	572,125	956,715
1904		5 "	1,636	22,469	51,479	75,604	99,560	898,760	1,181,017	2,182,157
"		5 "	1,595	56,224	99,756	157,575	44,850	724,480	1,147,194	1,915,524
1905		5 "	2,906	27,601	56,879	87,586	174,509	1,105,479	1,507,496	2,583,285
"		5 "	5,110	69,712	179,475	232,517	95,247	1,595,640	2,065,459	3,550,527
1906		5 "	2,456	26,055	59,570	88,059	144,555	1,029,095	1,535,217	2,528,644
"		5 "	2,858	55,282	147,456	205,576	84,668	1,052,519	1,677,084	2,814,072
1907		5 "	2,819	27,799	60,255	90,855	167,025	1,098,060	1,570,546	2,655,452
"		5 "	5,405	62,856	165,525	229,784	100,815	1,211,011	1,860,096	3,201,921
1908	5 "	2,658	27,502	62,190	92,150	159,581	1,092,020	1,450,570	2,681,771	
"	5 "	3,406	61,749	165,505	250,458	102,110	1,254,980	1,900,984	3,258,104	
1909	5 "	2,837	27,770	64,518	95,025	176,000	1,110,720	1,479,514	2,766,054	
"	5 "	5,641	62,904	167,568	255,911	109,210	1,258,060	1,924,709	3,291,979	
1910	5 "	5,474	51,480	72,588	108,042	208,520	1,279,200	1,669,524	3,157,044	
"	5 "	4,506	87,495	258,902	350,905	153,170	1,749,800	2,977,375	4,862,455	
Janvier	15 jours	187	1,911	4,140	6,250	11,220	76,560	95,427	185,207	
"		5 "	259	5,477	7,455	11,151	7,470	69,540	85,502	162,215
Février	15 "	125	1,706	5,756	5,567	7,500	68,200	85,928	161,628	
"		5 "	240	5,548	7,425	11,011	7,200	66,960	85,564	159,524
Mars	15 "	157	1,977	4,781	6,915	9,420	79,080	109,965	198,465	
"		5 "	242	5,517	7,995	11,782	7,260	70,950	91,910	170,109
Avril	15 "	200	1,911	4,564	6,675	11,950	76,410	104,972	195,562	
"		5 "	526	4,824	11,552	16,702	9,780	96,480	152,818	259,108
Mai	15 "	228	2,219	5,251	7,698	15,680	88,710	120,775	225,195	
"		5 "	517	4,678	11,401	16,426	10,410	93,560	151,111	255,081
1911 Juin	15 "	508	2,555	5,611	8,274	18,460	94,200	129,055	211,715	
"		5 "	425	6,209	16,025	22,657	12,690	124,170	184,287	321,147
Juillet	15 "	672	5,656	8,015	12,545	40,260	146,220	184,545	371,005	
"		5 "	501	8,505	24,120	32,926	15,050	166,100	277,580	458,510
Août	15 "	741	4,240	10,500	15,481	44,460	169,580	241,500	455,540	
"		5 "	588	10,720	44,169	55,477	17,640	214,590	507,945	759,975
Septembre	15 "	414	5,158	7,461	11,055	24,840	126,520	171,605	322,765	
"		5 "	558	9,559	50,268	49,165	16,140	187,180	548,082	551,402
Octobre	15 "	212	2,158	5,175	7,525	12,720	85,520	118,970	217,219	
"		5 "	556	4,791	12,011	17,158	10,080	95,820	158,126	244,026
Novembre.	15 "	168	1,949	4,819	6,956	10,080	77,060	110,857	198,877	
"		5 "	285	5,861	8,818	12,962	8,490	77,220	101,407	187,117
Décembre	15 "	111	1,400	5,045	5,154	6,660	56,000	85,789	146,449	
"		5 "	240	5,665	8,769	12,672	7,200	75,260	100,845	181,505
Totaux	15 "	5,525	28,625	67,705	99,849	211,250	1,144,820	1,557,169	2,915,259	
pour 1911		5 "	4,505	86,782	189,984	261,069	129,090	1,555,610	2,484,816	3,649,516

(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) Abonnements pour voitures-salons et compartiments réservés, à partir de décembre 1901.
 (5) Création d'abonnements de 5 jours, au mois d'août 1905.

N° XXXII. — *Mouvement et recettes*

ANNÉES.	OUVRIERS DE L'INDUSTRIE PRIVÉE. — PRIX					
	UN VOYAGE SIMPLE PAR JOUR.			UN VOYAGE « ALLER ET RETOUR » PAR JOUR.		
	6 jours.	7 jours.	Total.	6 jours.	7 jours.	Total.
A. — Mouvement						
1896	5,206	108	5,314	1,551,456	151,002	1,683,458
1897.	6,585	101	6,486	1,885,667	156,668	2,042,335
1898.	11,058	496	11,552	2,552,008	189,995	2,522,005
1899.	21,178	885	22,063	2,712,756	261,129	2,976,885
1900.	21,155	925	22,088	3,167,565	265,375	3,452,958
1901.	21,515	1,027	23,542	3,125,966	242,880	3,566,846
1902	25,942	862	24,804	3,198,029	242,637	3,440,666
1905.	29,029	1,266	30,295	3,512,698	260,227	3,602,925
1904	51,678	1,594	53,272	3,422,059	249,557	3,671,576
1905.	52,441	1,605	54,044	3,744,615	280,701	4,025,516
1906.	55,655	1,598	55,051	4,151,954	295,185	4,423,119
1907.	51,626	1,555	53,959	4,595,855	286,089	4,879,044
1908.	56,140	1,996	58,156	4,552,055	255,591	4,787,644
1909.	54,566	1,618	56,184	4,545,118	276,615	4,819,751
1910.	55,154	1,669	56,805	4,920,486	518,452	5,247,958
1911.	57,659	1,212	58,851	5,589,151	546,509	5,755,440
B. — Re						
1896	5,859 60	90 50	5,949 90	2,425,551 25	207,705 10	2,651,257 55
1897.	4,504 25	81 65	4,585 90	2,785,645 61	218,165 70	3,003,809 51
1898.	11,048 55	850 95	11,899 50	3,105,207 69	331,112 65	3,456,520 54
1899.	14,569 05	770 65	15,359 70	3,692,671 84	425,278 50	4,115,950 14
1900.	15,990 45	750 80	14,741 25	4,576,510 59	451,916 98	4,808,427 57
1901	16,711 50	891 55	17,602 65	4,280,846 92	590,992 80	4,671,859 72
1902	15,654 45	698 45	16,552 90	4,591,047 55	586,650 67	4,777,677 40
1905.	19,409 15	1,054 60	20,445 75	4,608,188 70	412,775 82	5,020,962 52
1904.	21,014 15	1,282 70	22,296 85	4,726,155 92	597,449 20	5,125,905 12
1905.	21,196 50	1,274 75	22,471 05	5,187,652 85	451,682 69	5,659,515 52
1906.	21,751 45	1,100 85	22,855 30	5,758,495 54	468,770 74	6,207,264 28
1907.	22,585 20	1,085 40	23,470 60	6,400,795 16	457,504 47	6,858,299 65
1908.	21,850 15	1,842 45	26,692 60	6,550,911 58	409,792 76	6,710,704 14
1909.	22,257 04	1,424 15	23,681 19	6,541,992 75	442,708 55	6,780,701 26
1910.	22,924 89	1,540 25	24,465 12	6,915,476 68	515,229 79	7,150,706 47
1911.	20,108 06	1,055 85	21,142 81	7,614,562 57	557,096 86	8,171,459 45

des abonnements d'ouvriers.

NORMAUX.		AGRÉÉS ET OUVRIERS DE L'ADMINISTRATION. Demi-prix.				TOTAL GÉNÉRAL.
Un voyage «aller et retour» par semaine.	Total des prix entiers.	Un voyage simple par jour (6 ou 7 jours).	Un voyage «aller et retour» par jour (6 ou 7 jours.)	Un voyage «aller et retour» par semaine (12 déplacements).	Total des demi-prix.	
(nombre de billets).						
180,688	1,874,440	1,596	529,124	2,656	555,175	2,204,615
250,822	2,299,645	1,858	595,298	2,795	599,951	2,699,594
581,847	2,915,402	5,489	545,798	2,899	552,186	3,267,588
594,547	3,595,475	6,185	584,999	5,074	591,256	5,984,751
727,057	4,182,055	6,574	599,227	5,329	408,927	4,590,980
687,526	4,079,714	5,828	406,811	5,518	416,157	4,495,871
707,975	4,175,445	6,469	425,441	5,977	455,887	4,600,350
766,759	4,599,979	9,115	485,271	5,190	497,574	4,897,553
785,195	4,488,045	9,008	540,828	4,647	554,485	5,042,526
860,682	4,920,042	9,007	590,655	5,257	604,919	5,524,961
984,896	5,445,066	7,519	617,980	4,812	650,111	6,075,177
1,162,854	6,078,757	6,291	602,689	5,299	614,279	6,693,056
1,119,014	5,944,794	7,126	428,624	5,699	459,449	6,584,245
1,104,208	5,960,125	6,092	459,514	5,650	449,256	6,409,359
1,252,512	6,517,055	7,729	452,506	5,796	464,051	6,981,084
1,545,056	7,117,527	4,882	477,959	4,219	487,040	7,604,567

celles.

186,952 15	2,822,159 40	505 25	289,785 75	6,511 80	296,600 89	5,118,740 20
245,785 25	5,254,178 46	605 85	556,005 50	6,568 25	345,177 40	5,597,555 86
467,414 55	5,955,664 59	1,408 05	255,870 05	6,189 90	245,468 "	4,179,152 59
651,992 41	4,766,282 25	2,187 75	262,268 95	6,284 50	270,741 20	5,057,025 45
796,887 52	5,620,056 54	2,095 80	276,260 60	7,815 85	286,170 25	5,906,226 59
760,572 70	5,449,815 07	1,968 50	280,759 20	8,095 15	290,800 85	5,740,615 92
791,451 68	5,585,461 98	2,005 50	294,459 07	9,289 50	505,753 67	5,891,195 65
864,685 28	5,906,091 55	3,418 80	335,438 85	11,911 45	548,789 10	9,254,880 65
890,690 68	6,056,892 65	5,179 90	582,690 80	10,858 60	596,709 50	6,455,601 95
991 166 75	6,655,955 52	2,915 45	421,288 70	12,314 55	456,516 50	7,092,469 82
1,169,561 82	7,599,681 40	2,282 60	458,582 35	11,326 85	452,191 80	7,851,875 20
1,441,280 22	8,295,050 45	2,029 90	428,265 95	12,195 45	442,487 28	8,755,557 75
1,555,850 12	8,125,226 86	4,021 25	295,541 50	8,865 41	506,250 96	8,429,457 82
1,556,278 42	8,114,660 87	2,657 50	501,166 80	8,729 75	512,554 05	8,457,104 92
1,502,695 08	8,957,866 67	4,818 80	511,196 85	9,075 70	525,091 55	9,282,958 02
1,667,220 19	9,865,822 45	2,569 55	550,985 50	9,950 95	345,485 80	10,209,306 25

N° XXXIII. — *Mouvement général des transports de certaines marchandises, effectués par charges complètes en services intérieur et État vers État, ainsi qu'en services mixtes au départ et à l'arrivée. — Année 1914.*

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	159,411	14 462	9,854	165,727	
Acier { en lingots, en brames, en largets ou en bidons (4 ^e classe, T. sp. 15, 28 et 56).	207,269	1,551	61,661	270,481	
	laminé en barres ou en bottes, acier ouvré (T. sp. 12, 15 et 56)	294,458	20,677	97,489	412,624
Ardoises pour toitures (4 ^e classe).	10,255	508	555	11,271	
Betteraves { par 10 tonnes (4 ^e classe et T. sp. 58).	519,894	54,165	78,095	652,150	
	par 50 tonnes (T. sp. 59)	8,051	»	15	8,066
Bières en fûts (5 ^e classe).	46,076	770	560	47,206	
Bois { de construction, billes, clappes, douves, merrains, etc. (5 ^e classe).	462,971	54,198	11,455	508,624	
	Bois divers, vieilles billes, billettes, etc (4 ^e classe)	508,865	57,505	49,140	595,506
	de chauffage, broussailles, etc. (4 ^e cl., sp. 56).	217,675	26,977	21,416	266,068
Brai de goudron, de gaz, de houille, de bois, d'huiles minérales (4 ^e classe, sp. 22 et 40).	201,449	5,542	1,925	208,914	
Briques { à bâtir (4 ^e classe, sp. 5)	260,409	17,472	17,580	295,261	
	réfractaires (4 ^e classe, sp. 5)	78,955	14,196	14,428	107,577
Carreaux { en ciment, en grès, en terre céramique, en pierre et marbre, etc. (5 ^e classe, sp. 12).	61,955	4,007	8,524	74,266	
	et dalles { en terre cuite (genre Boom), en pierre et marbre non polies (4 ^e classe, sp. 5).	7,570	155	177	7,682
Cendrées (4 ^e classe, sp. 56 et 57)	264,607	5,565	59,017	307,187	
Céréales : avoine, escourgeon, froment, gruau, maïs, seigle, malt, riz, etc. (5 ^e classe, sp. 46).	755,486	48,795	57,560	821,841	
Chaux et plâtre : chaux, cendres et poussière de chaux, plâtre et gypse.	4 ^e cl., sp. 2 et 5 556,594	50 580	70,255	657,429	
	sp. 56	71,111	1,819	54,265	107,195
Chicorée { en racines fraîches (4 ^e classe).	4,567	60	52	4,479	
	en racines sèches et en cossettes (5 ^e classe, sp. 12)	50,007	99	»	50,106
Chiffons (5 ^e classe et T. sp. 12)	69,894	1,841	5,787	75,522	
Ciment (5 ^e classe, T. sp. et except ⁶)	525,406	20,520	25,055	570,979	
Clous, pointes et vis (2 ^e classe T. sp. 9 et 56) .	57,560	867	5	58,252	
Colis vides (1 ^{re} classe)	55,069	44	55	55,148	
A reporter.	5,554,916	518 546	582,505	6,255,567	

NATURE DES MARCHANDISES	SERVICES	SERVICES MIXTES RÉUNIS		TOTAUX	
	INTÉRIEUR et État vers État. (Tonnes)	au départ des stations de l'État. (Tonnes)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.)	GÉNÉRAUX (Tonnes.)	
Report . . .	5,554,916	518,546	582,503	6,255,967	
Combustibles mi- néraux: houille,	(4 ^e classe, sp. 1, 27, 29, 31, 32, 42)	2,564,842	526,634	280,455	3,171,911
coke, briquettes et boulets de houille.	(sp. 2)	251,057	4,050	2,660	254,727
	(sp. 34)	156,081	35,855	2,610	174,526
	(except. provisoire n ^o 6 (id. id. n ^o 31).	1,587,558	47,944	144,106	1,770,588
		6,124,718	411,770	268,481	6,804,969
Coton brut en balles (2 ^e classe, sp. 18 et 45).	25,271	174	52	25,477	
Cuir et peaux salés, verts ou secs en poils (2 ^e classe, sp. 8 et 18)	23,805	417	1,468	25,590	
Déchets de carrières (4 ^e classe, sp. 50)	88,196	4,548	5,818	98,562	
et graviers.	(sp. 2, 5, 24 et 57)	1,180,261	113,458	100,784	1,396,485
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)	9,928	15	25	9,968
	déchets de laine et de co- ton (2 ^e cl. et sp. 18)	21,118	96	623	21,857
Drèches, pulpes et résidus de distillerie (4 ^e cl. et sp. 56 et 59)	411,542	4,500	55,878	451,720	
Eaux ammoniacales, eaux de suint, d'exosmose (4 ^e classe)	9,529	558	988	11,075	
Épicerie et denrées coloniales (1 ^{re} classe)	4,885	41	"	4,896	
Engrais divers	4 ^e classe	89,957	2,001	1,947	95,885
	sp. 5 et 56	604,757	97,625	94,288	796,650
	sp. 2, 57 et 58.	214,018	4,466	54,529	275,215
Escarbilles (4 ^e classe)	2,888	10	655	5,451	
Étoupes (5 ^e classe)	12,695	"	10	12,705	
Faïence et poterie commune en terre cuite (2 ^e classe, sp. 9)	16,155	547	121	16,601	
Farine, féculé et son (5 ^e classe, sp. 46)	514,028	26,595	44,985	615,606	
Fers en général.	Fers battus, en (2 ^e classe)	16,647	1,785	4,104	22,504
	barres, laminés, fendus, feuil- (3 ^e cl., sp. 9 et 56)	155,728	15,075	11,260	182,061
	lards, ferronne- (4 ^e cl., sp. 12, ries, fers chau- 15 et 56)	117,559	1,002	1,004	119,565
Fils de laine, de coton, de soie, de lin, de chanvre et d'étoupe (1 ^{re} classe, sp. 6, 7 et 17)	15,867	54	140	16,061	
Fontes	brutes et massiaux (4 ^e classe, sp. 15, 28, 43)	288,650	45,640	75,814	380,084
	moulées et fontes pour ornements (2 ^e classe, sp. 9)	47,078	4,125	6,470	57,670
Fruits et légumes frais.	Pommes, poires, prunes fraî- ches, etc. (2 ^e classe, sp. 9).	16,755	277	4,964	21,996
	Oignons, pommes de terre, etc. (3 ^e classe, sp. 12, 69)	192,578	27,519	19,725	239,420
A reporter	20,058,460	1,405,655	1,745,905	23,295,990	

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES INTÉRIEUR et État vers État (Tonnes.)	SERVICES MIXTES RÉUNIS		TOTALS GÉNÉRAUX (Tonnes.)	
		au départ des stations de l'État. (Tonnes.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.)		
Report.	20.058,400	1,495,055	1.745,005	25,295,996	
Glaces (avec ou sans tain) (1 ^{re} classe).	54,620	901	1.601	57,182	
Goudron de gaz, de houille et d'huiles minérales (4 ^e classe, sp. 40).	61,209	5,475	25,771	88.455	
Graines et semences fourragères (5 ^e classe).	12,678	827	650	14,155	
Huiles diverses.	Pétrole, naphlé, huiles de palme de graines alimentaires (1 ^{re} classe, sp. 6, 17 et 18)	111,185	5,488	2,026	118,697
	Huile de graissage épurée, huiles légères minérales (2 ^e et 5 ^e cl.)	21,178	1,415	2,522	25,511
	Huiles lourdes, huiles de boghead, de chiste, de goudron, etc. (3 ^e et 4 ^e classes)	11,497	2,126	751	14,574
	Huiles brutes ou noires (3 ^e et 4 ^e cl.)	2.045	»	10	2,055
Laines.	Laine peignée ou cardée (1 ^{re} classe).	5.099	246	5	5,550
	Laine brute et laines autres que la laine peignée ou cardée (2 ^e classe).	50,952	119	854	51.905
Laitier en bloc ou granulé (4 ^e classe, sp. 2, 24, 56, 57).	181,502	4.744	69,510	255.556	
Lin	teillé (2 ^e classe)	20,065	7	79	20,149
	en tiges (4 ^e classe).	58,225	»	5,054	41,257
Machines et mécaniques montées ou démontées (1 ^{re} classe, sp. 9)	55,815	1,925	2,747	58,485	
Marbre	en tranches scellées ou non (1 ^{re} classe, sp. 12)	11,274	754	1,545	15,571
	en blocs (4 ^e classe)	21,754	9.774	707	32.255
Marne et craie brute (4 ^e cl., sp. 2, 5, 24, 56, 57)	189,288	18.591	585	208.464	
Mélasse ordinaire en fûts (5 ^e classe).	27,117	6	191	27,514	
Minerais	de fer, de manganèse et manganésifères (4 ^e classe, sp. 2, 5, 25, 24, 25 et 26)	507,268	506.605	7,458	621,551
	de zinc calamine, minerais de plomb (4 ^e classe, sp. 25).	211,505	86,555	74	297,752
	d'argent et autres non dénommés (2 ^e classe, sp. 25).	15.500	»	»	15,500
Mitraille et limaille	de fer, de fonte et d'acier. Ferrailles (4 ^e classe, sp. 15 et 28)	267.474	27,759	41,161	356.674
	d'autres métaux et déchets de métaux communs (2 ^e classe, sp. 8).	4,015	278	205	5,096
Moellons et pierres calcaires	par 10 tonnes (4 ^e cl., sp. 5, 24 et 56).	78,175	5,115	7,574	88,662
	par 50 tonnes (4 ^e cl., sp. 2, 24, 26 et 57).	489,677	54,692	105.076	647,445
Paille et fourrages.	Fourrages verts et secs, fourrages condensés, paille en bottes (5 ^e cl.)	97,608	5.054	15,285	115,947
	Foin (4 ^e classe)	14,722	581	1,255	16,556
Areporter.	22,556,095	2.026,442	2,028,295	26,410,550	

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES	SERVICES MIXTES RÉUNIS		TOTAUX	
	INTÉRIEUR et État vers État. (Tonnes.)	au départ des stations de l'État. (Tonnes.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.)	GÉNÉRAUX. (Tonnes.)	
Report . . .	22,356,095	2,026,442	2,028,295	26,410,850	
Papier à écrire ou à imprimer, papier d'emballage et papiers peints (1 ^{re} cl., sp. 6, 7, 8).	62,701	481	5,965	67,147	
Pâte à papier, pâte de bois, de paille ou de chiffons (5 ^e classe).	41,775	2,207	5,891	49,871	
Pavés (4 ^e classe, sp. 2, 3)	455,085	62,970	25,219	541,272	
Pierres. {	Pierres brutes, bouchardées en grès artif. brutes sciées sur une face, meulière, etc. (4 ^e cl., sp. 2, 3)	204,926	11,204	5,998	222,188
	Pierres en grès artif. taillées, sciées sur plusieurs faces, pierres taillées, etc. (5 ^e cl., sp. 12)	146,452	11,075	2,225	159,750
Planches et planchettes (3 ^e classe, sp. 21)	70,274	6,100	8,095	84,469	
Plomb en saumons (2 ^e classe, sp. 9)	14,865	599	1,716	17,180	
Produits sidérurgiques. {	Câbles, chaînes, charpentes et pièces de pont, essieux, objets en fer ou fonte ouvrés, etc. (2 ^e cl., sp. 9)	185,828	15,570	26,469	227,667
	Bandages de roues, longrons. } 5 ^e cl.	65,550	6,559	65,988	155,057
	poutres et poutrelles, rails et locomotives, etc. . . . } Sp. 12.	12,141	7	1,874	14,022
	accessoires, tuyaux en fonte, etc. } Sp. 15.	49,879	»	9,872	59,751
Pyrites et résidus de pyrites (4 ^e classe, sp. 25, 24, 25 et 26).	107,458	9,192	771	117,401	
Sable {	par 10 tonnes (4 ^e cl., sp. 5)	167,274	11,870	6,592	186,056
	par 50 tonnes (4 ^e cl., sp. 2 et 41)	984,612	58,554	6,557	1,019,503
Scories de forges, de laminoirs, de puddlage et de réchauffage. Scories d'acier, etc. (4 ^e cl., sp. 4, 25, 24, 25 et 26)	111,770	52,756	7,952	152,458	
Sels {	brut et raffiné (4 ^e classe, sp. 16)	25,479	1,125	414	27,016
	de soude (carbonate) (5 ^e classe, sp. 12).	59,894	1,574	1,911	45,579
Sucre {	raffiné et candi (1 ^{re} cl., sp. 6 et 17).	25,520	11,176	50	54,526
	brut, sucre cristallisé (2 ^e cl., except prov. 15)	149,046	2,157	11,588	162,591
Sulfate {	de potasse et de soude (4 ^e classe)	45,245	5,726	1,006	49,977
	de baryte en pierres ou en poudre (4 ^e classe, sp. 5)	20,558	2,575	180	22,911
A reporter . . .	25,505,761	2,277,555	2,220,406	29,803,562	

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	25 505,761	2,277,555	2,220,466	29,805,562
Tanins : { Algarobilla, valonées, myrobolans, sumac, dividivi, écorces exoti- ques (3 ^e classe, sp. 12)	7,692	278	205	8,175
{ Écorces à tan indigènes (3 ^e classe, 4 ^e classe, sp. 12)	15,019	789	1,218	17,026
{ non dénommés (3 ^e classe)	19,171	11	84	19,266
Terres { terreau et terre de bruyère (4 ^e classe, sp. 56)	54 628	786	2,784	58,198
et { Terres plastiques, à poterie, réfractaires, végétales } par 10 t. (4 ^e cl. et sp. 5).	68 859	16,694	54,248	119,781
terriils. { Argile. { Terres à pipes, kaolin, china-clay, ball- clay, etc. } par 50 t. (4 ^e cl. sp. 2, 11 et except. prov. 31	60,014	6,625	12,552	79,171
{ Terrils { par 10 t. (4 ^e cl., sp. 1 et 56).	118,415	»	470	118,885
{ par 50 t. (sp. 24 et 57)	54,815	4,582	1,400	60,797
Tôles { fines, polies et ordinaires (2 ^e classe, sp. 12, 15 et 56)	58,450	4,254	2,288	44,958
{ fortes et communes (2 ^e et 3 ^e classes, sp. 12, 15, 15 et 56)	151,410	8,787	54,722	194,919
Tourteaux (4 ^e classe)	122,579	2,809	165	125,555
Tuiles et pannes en ciment ou en terre cuite, (4 ^e classe, sp. 8)	68,726	5,578	1,078	75,382
Verrerie { (2 ^e classe)	8,546	476	2,420	11,242
et gobeletterie. { (sp. 9 et 11)	14,518	197	11,084	25,799
Verres à vitres { (2 ^e classe)	29,512	1,594	97	31,005
et verres spéciaux. { (sp. 9 et 12)	201,740	12,596	106	214,242
Zinc en barres, en feuilles, laminé, en plaques ou en saumons (2 ^e classe et sp. 9)	40,756	7,118	12,568	60,242
Marchandises autres	5,640,147	151,879	501,928	4,275,954
Ensemble des transports en services intérieur et mixtes	29,981,222	2,480,168	2,859,665	35,521,055

N° XXXIV. — *Mouvement général des GROSSES MARCHANDISES expédiées et reçues par les stations de l'État Belge en relation de service international. — Année 1911.*

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).	»	»	»	»	»		
Acide sulfurique, nitrique . . .	63,626	956	»	75	64,657		
Amidon	127	115	»	»	242		
Ardoises { brutes pour toitures.	3,017	319	»	»	3,336		
{ en tables.	45	»	»	»	45		
Argile . { brute	92	12,185	54	92	12,423		
{ calcinée ou grillée. .	»	458	»	»	458		
Asphalte	342	531	404	»	977		
Avoine.	40	3,098	314	»	3,422		
Bières en fûts.	»	17,536	32	300	17,868		
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.	279	695	699	115	1,788
		en planches.	7	70	600	26	703
		sciés.	226	1,121	32	»	1,379
		perches à houblon.	143	1,448	2,509	73	4,173
		pour mines.	40	984	45	»	1,039
		objets en bois.	44	3,539	45	»	3,628
		objets en bois.	467	1,113	108	719	2,407
Briques réfractaires	1,667	20,083	41	10,750	32,544		
Cacao	»	30	532	491	753		
Café.	»	»	905	»	905		
Céréales (sauf l'avoine).	1,587	8,336	40,373	40	20,306		
Céruse.	253	5	»	43	303		
Charbon de bois.	201	101	»	741	1,046		
Chaux	10,322	953	70	566	11,914		
Chicorée { en racines ou en cossettes	33,549	2,620	5	70	36,244		
	fabriquée.	175	30	»	40	215	
Chiffons	11,635	2,723	1,437	1,211	16,706		
Chlorure de calcium.	137	1,612	»	124	1,873		
Chlorure de chaux.	40	1,471	»	1,417	5,928		
Chromate et bichromate de potasse. — Chromate et bichromate de soude	60	59	»	»	119		
A reporter.	128,061	82,194	17,608	49,535	247,398		

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	128,061	82,194	17,608	19,535	247,398	
Ciment.	19,440	926	40	172	20,248	
Combustibles	par 40 tonnes	62,631	1,036,682	4,366	1,103,659	
	par 45 —	»	288,363	1,800	290,163	
	par 50 —	9,533	»	»	9,533	
	par 100 —	7,668	»	»	7,668	
	par 200 à 300 t.	»	107,622	»	490,181	597,803
Coton brut et déchets de coton.	2,337	2,261	20,534	341	25,443	
Crasses de hauts-fourneaux	5,418	4,125	»	61	6,604	
Créosote	436	63	»	36	235	
Cuirs et peaux	verts et salés ainsi que séchés.	4,599	2,763	10,644	1,022	16,025
	tannés	77	249	26	»	352
Dé gras	»	»	»	35	35	
Eau minérale	24	2,882	44	928	3,845	
Engrais.	Phosphates minéraux et superphosphates.	45,487	364	214	83	46,145
	Scories Thomas (scories phosphatées)	5,012	4,207	6	45,635	24,860
	Guano	4,845	1,002	»	»	2,847
	Salpêtre du Chili (nitrate de soude)	208	239	24,906	444	25,797
Farines alimentaires.	Autres engrais	4,147	41,643	455	2,397	48,642
	Autres engrais	199	116	487	238	1,040
Fers, fonte et aciers.	Fers et aciers laminés, etc. (sauf les tuyaux en fer et les poutrelles)	3,788	46,362	2,156	230,077	282,383
	Tuyaux en fer	572	4,898	355	33,463	39,288
	Fonte brute, mitraille.	49,535	66,302	44,428	23,103	120,066
	Machines agricoles	498	274	51	26	546
	Autres machines et pièces de machines.	3,022	23,964	3,715	22,594	53,293
	Poutrelles	»	434	»	»	434
	Fuel économiseurs, radiateurs	»	230	126	»	356
	Fers et aciers ouvrés (autres)	3,390	45,269	200	133,549	182,378
	Fibres brutes	40	55	71	»	436
	de coton, de laine	4,058	437	225	14	4,434
Fils	de lin, de chanvre, de jute, de twist et d'éloupes	5,327	482	292	11	6,112
	de lin, de chanvre, de jute, de twist et d'éloupes	5,327	482	292	11	6,112
Poin.	786	124	739	»	1,649	
Fromages	2	»	56	»	83	
A reporter.	301,235	4,228,206	94,010	980,051	3,403,502	

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	301,235	1,723,206	94,010	980,051	3,103,502
Fruits frais.	13,931	66	6,440	43	20,480
Glace (eau congelée).	"	6	"	12	18
Goudron minéral	257	5,390	2,513	8	8,195
Graines { de betteraves	12	1,806	"	"	1,818
{ fourragères	175	74	496	"	445
Graisses { cambouis, saindoux	5	35	1,331	"	1,371
{ suif et autres graisses.	324	28	748	"	1,100
Groupages	228	4,779	530	5,280	10,817
Houblon	218	860	97	1,152	2,017
Huiles { végétales	569	46	2,271	40	2,896
{ de goudron de bouille.	135	994	"	463	1,592
{ minérales lourdes.	47	268	477	9	801
{ minérales demi-lourdes	6	22	92	"	120
{ minérales à graisser	201	197	6,373	"	6,771
{ de pétrole raffiné et { naphte.	328	2,232	5,519	"	8,079
Jouets et autres articles de Thu- ringe, Bohême, Nuremberg et Forêt-Noire.	"	1,367	40	3,081	4,488
Laines { brutes lavées et dé- { chets de laine.	10,400	2,044	6,576	446	19,636
{ laine peignée	9,476	74	466	40	9,426
Lait condensé, lait conservé, fa- rine lactée.	"	40	"	"	40
Lard, jambons	"	20	"	5	25
Légumes secs.	130	5	2,880	"	3,015
Lins, filasses de lin, d'étoupes, chanvre, filasses de chanvre et fils de caret de chanvre	2,230	533	427	"	2,890
Marbres { en blocs	2,749	445	7,403	12	10,279
{ en tranches.	395	5	"	"	400
Mélasse préparée pour l'alimen- tation du bétail.	"	"	40	"	40
Minerais { de fer et de (10 tonnes.	5,093	1,031	446	10	6,580
{ manganèse { Pyrites de fer (45 ou 50 tonnes.	5,837	544	12,889	"	19,270
{ de zinc et de (10 tonnes.	3,757	552	3,482	"	7,491
{ plomb (45 ou 50 tonnes.	2,602	646	33,808	"	37,056
{ autres (10 tonnes.	20	115	384	1	540
{ (45 ou 50 tonnes.	20	46	1,016	"	1,082
Nitrate de potasse (salpêtre).	406	"	75	40	521
Œufs	204	947	1,416	"	2,567
A reporter.	360,890	1,762,793	191,075	990,580	3,295,338

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	360,890	1,752,795	191,075	990,580	5,203,358
Oignons comestibles	1,615	15	481	7	2,096
Objets en ciment	»	304	87	105	496
Os concassés	2,459	99	1,688	»	4,246
Paille	121	866	5	»	992
Pâte de bois et cellulose de bois, pâte de paille et cellulose de paille	41	5,295	1,522	66	4,724
brutes ou de construction	22,274	5,722	506	288	26,500
ouvrées et pierres taillées de toute espèce	4,004	117	»	»	4,121
meulières et meules à aigui- ser ou à émoudre	621	1,114	»	54	1,789
lithographiques	»	168	10	82	260
Pavés	2,783	167	»	10	2,960
Pierrailles, macadam	1,757	572	»	»	2,109
Moellons bruts	1,585	201	»	»	1,787
Castines	80	20	»	»	100
Pierre	1,557	6,505	»	435	8,475
Plomb	1,059	1,242	49	416	2,776
Pommes de terre	54,708	50,356	151	156	85,251
Poterie et faïence					
Poterie fine en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence	42	555	29	2,047	2,671
Poterie ordinaire en terre cuite ou en grès artificiel. Pavés, dalles et carreaux en terre cuite, en grès artifi- ciel ou en faïence	2,400	1,662	»	1,528	5,590
Briques de revêtement	407	2,520	52	5,692	8,651
»	»	2,147	»	50	2,197
Radicelles	1,245	11	58	»	1,292
Résines					
Colophane (brai sec végétal)	150	74	2,426	22	2,652
Térébenthine	15	198	202	»	415
Riz brisé, pelé et déchets de riz	488	175	566	»	1,029
Sels					
Chlorure de sodium (sel gemme)	6	6,826	56	56	6,944
Sel de glauber (sulfate de soude)	30	40,815	15	187	41,047
Scories autres que pour engrais	7,734	684	6	»	8,444
Son	5,103	160	5,288	»	8,551
Soude brute, calcinée, caustique et cristallisée (excepté le bicar- bonate de soude)	»	35	20	717	772
Stéarine	108	10	»	»	118
Sucre brut, sucre de betteraves et de canne	20	87	205	»	510
Tabacs	10	15	58	5	88
A reporter	473,246	1,857,209	201,893	1,902,511	5,554,639

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 . . .	475,246	1,857,209	201,805	1,002,511	3,554,659		
Tanins .	{	Eau de tan . . .	104	18	60	»	182
		Écorces à tan . . .	2,216	11	687	»	2,914
		Tanins divers . . .	1,532	27	864	»	2,245
Teinture	{	Bois de teinture et racines de bois de teinture . . .	87	11	107	»	205
		Extrait de bois de teinture, extrait de chataignier . . .	88	56	752	»	856
		Alizarine, cachou, gambier.	»	22	475	»	497
Terres	{	Terres à porcelaine (koalin, china-clay)	29	282	920	507	1,558
		Terres ordinaires et terres réfractaires	2,747	14,810	115	168	17,840
		Terres à couleurs	690	1,556	151	675	2,852
		Sable	4 681	4,572	»	610	9,645
Tissus	22	114	40	805	981		
Verres .	{	Verres à vitres . . .	7,285	284	15	218	7,778
		Verrerie creuse . . .	588	7,676	111	5,575	11,750
Vins	24	95	250	»	549		
Vitriol de fer (vitriol vert) . . .	5	522	»	24	551		
Zinc	15,024	554	175	5,770	19,505		
Marchandises autres	60,115	65,855	56,455	29,657	192,062		
Ensemble des transports de et vers l'Allemagne	566,061	1,955,214	242,988	1,044,120	5,806,585		

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg.					
Acide pyroligneux (vinaigre de bois)	106	»	»	»	106
Acide sulfurique, nitrique	200	»	12	»	221
Amidon	»	»	50	»	50
Ardoises { brutes pour toitures.	5,128	»	24	25	5,175
{ en tables.	20	»	»	»	20
Argile { brute	5	»	»	»	5
{ calcinée ou grillée	»	»	»	»	»
Asphalte	»	175	172	46	595
Avoine.	50	61	2,594	»	2,705
Bières en fûts.	»	»	»	5	5
Bois { d'essences ne faisant pas l'objet d'une exploitation forestière et agricole en Europe centrale.	} en poudres, en madriers ou en bloc.	»	5	»	5
		»	»	»	»
Bois { en grume, bûches et rondins.	56	7,702	48	11	7,817
{ sciés.	186	1,152	1,866	145	5,549
{ perches à houblon.	»	101	»	»	101
{ pour mines.	»	1,611	»	»	1,611
{ objets en bois.	»	105	112	551	568
Briques réfractaires	45	54	11 284	48	11,429
Cacao	»	»	454	»	454
Café.	27	»	687	»	714
Céréales (sauf l'avoine).	579	151	59,919	»	40,629
Céruse.	241	»	20	14	275
Charbon de bois.	770	»	»	»	770
Chaux.	149,019	515	»	»	149,552
Chicorée { en racines ou en cossettes	1,155	»	»	»	1,555
	2,001	»	»	64	2,065
Chiffons	566	121	10	500	1,197
Chlorure de calcium.	72	52	»	11	115
Chlorure de chaux.	»	»	5	11	16
Chromate et bichromate de potasse. — Chromate et bichromate de soude	60	5	6	»	71
Ciment	15,598	1,160	11	40	16,809
A reporter.	174,271	12,725	57,259	1,269	245,502

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg (suite).						
Report.	174,271	12,725	57,250	1,260	245,302	
Combustibles {	par 40 tonnes	785,414	190	405	-	784,009
	— 50 —	5,794	»	»	»	58,794
	— 100 —	91,535	»	»	»	91,535
	— 250 —	5,640	»	»	»	5,640
	— 600 —	5,468	»	»	»	5,468
Coton brut et déchets de coton.	27	870	1,400	10	2,495	
Crasses de hauts-fourneaux.	10	-	»	»	10	
Créosote	481	»	»	»	481	
Cuirs et peaux {	verts et salés, ainsi que séchés	926	518	5,414	455	6,421
	tannés	15	10	15	»	40
Dé gras	»	»	»	»	»	
Eau minérale	»	464	»	21	485	
Engrais. {	Phosphates minéraux et superphosphates	6,007	15	554	»	6,576
	Scories Thomas (scories phosphatées)	885	5,975	10	76,731	81,597
	Guano	25	»	»	»	25
	Salpêtre du Chili (nitrate de soude).	1,488	»	6,556	882	8,726
	Autres engrais	381	1,529	94	»	2,004
Farines alimentaires	210	»	50	»	260	
Fers et aciers laminés, etc. (sauf les tuyaux en fer et les poutrelles).	514	42,212	5,568	791,905	837,799	
Tuyaux en fer	47	1,400	1,557	8,017	10,801	
Fonte brute, mitraille	167	231,802	2,058	55,657	509,664	
Machines agricoles	50	10	31	»	71	
Autres machines et pièces de machines.	746	1,777	3,450	6,160	12,133	
Poutrelles	»	181	»	55,259	55,440	
Fuel économiseurs, radiateurs.	20	»	118	»	138	
Fers et aciers ouvrés (autres).	622	1,498	2,456	11,710	16,286	
Fibres brutes	»	»	120	»	120	
Fils de coton, de laine.	202	»	277	58	547	
Fils de lin, de chanvre, de jute, de twist et d'étonpes.	105	»	96	»	199	
Foin.	775	15	»	»	790	
Fromages.	»	»	5	6,074	6,076	
Fruits frais	5	181	695	21	900	
Glace (eau congelée).	519	»	»	»	519	
Goudron minéral	80	501	50	»	611	
Graines de betteraves	»	»	25	»	25	
A reporter.	1,110,505	519,469	85,417	992,186	2,307,577	

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.	1,110,505	519,409	85,417	902,186	2,507,577
Graines fourragères.	49	51	575	5	480
Graisses, cambouis, saindoux.	12	"	2,055	107	2,174
Graisses, suif et autres graisses.	42	"	151	"	175
Groupages	1,159	1,592	18,052	9,008	29,611
Houblon	204	624	52	158	1,058
Huiles végétales	1,864	25	555	"	2,442
— de goudron de houille	12	111	"	"	125
— minérales lourdes.	"	"	12	"	12
— minérales demi-lourdes.	"	"	65	"	65
— minérales à graisser.	100	"	6,195	"	6,295
— de pétrole raffiné et naphte	141	78	4,562	"	4,781
Jouets et autres articles de Thu- ringe, Bohême, Nuremberg et Forêt-Noire	"	"	"	"	"
Laines brutes lavées et déchets de laine.	702	468	9,555	"	10,525
Laines peignées.	2,856	"	51	"	2,890
Lait condensé, lait conservé, fa- rine lactée	10	"	20	9,018	9,048
Lard, jambons	"	"	517	"	517
Légumes secs.	121	166	5,289	"	5,576
Lins, filasses de lin, étoupes, chanvre, filasses de chanvre et fil de caret de chanvre	5	"	274	10	319
Marbres en blocs	474	"	115	"	589
— en tranches.	115	"	5	"	120
Mélasse préparée pour l'alimen- tation du bétail	20	"	45	"	65
Minerais de fer } 40 tonnes	"	10	11,585	"	11,595
et de } manganèse } pyrites de fer } 45 ou 50 tonnes.	15	1,117,060	164,077	"	1,281,152
Minerais de zinc } 40 tonnes	"	"	"	"	"
et de plomb } 45 ou 50 tonnes.	"	"	"	"	"
Minerais autres } 40 tonnes	10	162	"	"	172
} 45 ou 50 tonnes	"	"	"	"	"
Nitrate de potasse (salpêtre)	10	"	30	"	40
A reporter.	1,118,456	1,450,614	506,455	1,010,492	5,874,977

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 . . .	1,118,436	1,439,614	306,435	1,010,492	3,874,977
Oeufs	40	»	88	»	98
Oignons comestibles	260	»	215	»	475
Objets en ciment	18	»	43	»	31
Os concassés	»	»	20	»	20
Paille	734	6	309	»	1,049
Pâte de bois et cellulose de bois, pâte de paille et cellulose de paille	25	»	402	»	427
Pierres brutes ou de construction	2,974	3,726	15	211	6,926
— ouvrées et pierres taillées de toute espèce	120	49	40	»	179
— meulières et meules à aiguiser ou à émoudre	43	550	5	68	636
— lithographiques	44	»	»	»	44
Pavés	49	1,935	»	»	1,984
Pierrailles, macadam	»	55	»	»	55
Moellons bruts	2,983	40	»	»	3,023
Castines	»	45	»	»	45
Plâtre	43	697	»	»	740
Plomb	25	20	»	»	45
Pommes de terre	31,798	103	85	»	31,986
Poterie fine en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence	43	278	346	498	1,135
Poterie ordinaire en terre cuite ou en grès artificiel	1,021	267	219	911	2,418
Pavés, dalles et carreaux en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence	491	48	40	427	976
Briques de revêtement	45	42	»	»	27
Radicelles	404	»	»	»	404
Résines } Colophane (brai sec vé- gétal)	43	»	107	»	120
} Térébenthine	»	»	44	»	44
Riz brisé, pelé et déchets de riz.	292	»	627	»	919
Sels } Chlorure de sodium (sel gomme)	»	5,427	20	»	5,447
} Sel de glauber (sulfate de soude)	10	»	»	240	250
A reporter	4,159,425	4,452,842	309,000	1,012,847	3,934,114

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	4,459,425	4,452,842	309,000	4,042,847	3,934,444	
Scories autres que pour engrais.	30,542	62	40	»	30,584	
Son	4,651	301	4,221	»	6,173	
Soude brute, calcinée, caustique et cristallisée (excepté le bi- carbonate de soude)	40	»	»	489	499	
Stéarine	20	»	»	»	20	
Sucre brut, sucre de betteraves et de canne.	410	»	478	»	288	
Tabacs	»	»	408	23	431	
Tanins. {	Eau de tan	4,159	»	239	»	4,398
	Écorces à tan	»	420	33	»	453
	Tanins divers	852	5	483	»	4,340
Teinture {	Bois de teinture et racines de bois de teinture	»	»	40	»	40
	Extrait de bois de teinture, extrait de châtaignier	»	»	80	»	80
	Alizarine, cachou, gambier	»	»	»	»	»
Terres. {	Terres à porcelaine (kaolin, china-clay)	10	»	4,356	»	4,366
	Terres ordinaires et terres réfractaires.	84	87	36	»	207
	Terres à couleurs . . .	22	41	50	4,303	4,446
	Sable	28,439	20	»	»	28,459
Tissus	478	»	685	950	4,813	
Verres {	Verres à vitres	3,344	»	50	»	3,394
	Verrière creuse	95	5	33	4,423	4,556
Vins	21	45	748	29	783	
Vitriol de fer (vitriol vert) . . .	40	»	»	»	40	
Zinc	381	29	5	45	430	
Marchandises autres	15,571	4,052	7,925	3,724	31,272	
Ensemble des transports de et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg.	1,244,894	4,437,879	322,320	1,020,803	4,016,096	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Autriche-Hongrie					
Amidon	»	»	»	»	»
Arbres et arbustes	103	»	5	»	113
Bière	»	2,579	»	59	2,638
Bois	92	250	10	459	814
Briques réfractaires	30	264	»	»	294
Cellulose	»	»	»	»	»
Chicorée en racines et cossettes	1,985	»	»	»	1,985
Combustibles	215	»	»	»	215
Cuir et peaux	»	142	96	507	745
Eaux minérales	»	305	»	10	315
Écorces à tan	»	»	»	»	»
Engrais	»	10	»	»	10
Fers et aciers	204	412	48	281	948
Fils	355	142	1,311	»	1,818
Fruits et marmelades	»	247	»	103	350
Graines et semences	»	105	»	21	126
Graisse et lard	»	»	»	»	»
Graphite	»	50	»	»	50
Groupages	7	393	1,140	445	1,685
Houblon	10	119	»	6	135
Huiles	80	10	53	»	143
Lait condensé, lait conservé, farine lactée	»	»	»	692	692
Laines } brutes lavées et déchets } de laine	4,151	53	292	46	4,512
} peignées	906	7	92	»	1,005
Machines	»	»	»	»	»
Malt	»	692	»	10	702
Matières textiles	91	433	»	»	524
Meubles	28	683	5	126	842
Minerais de fer et de manganèse, pyrites de fer	»	»	»	»	»
Œufs	»	33	»	305	338
Papiers et cartons	»	227	»	164	391
Pétrole et naphte	»	1,015	»	40	1,085
Pierres et marbre	2,583	88	»	25	2,696
Sable	»	»	»	30	30
Tabac	»	663	10	90	763
Verres, glaces et verrerie creuse	2,070	167	»	32	2,269
Vin	10	44	19	»	73
Volailles et gibiers tués	»	37	»	721	758
Marchandises autres	348	517	442	71	1,378
Ensemble des transports de et vers l'Autriche-Hongrie	43,283	9,417	3,553	3,916	30,169

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.						
Acides { pyroligneux. Vinaigre de bois	1,259	2,594	25	6	5,684	
{ sulfurique et nitrique.	9,598	5,590	898	295	14,579	
Asphalte, goudron et résines . .	9,005	655	1,071	217	12,728	
Betteraves	675	2,150	»	»	2,805	
Bois {	à brûler.	255	4,842	»	»	5,097
	de construction de toute espèce.	575	45,959	520	250	46,862
	de teinture et racine de bois de teinture .	»	58	»	»	58
	autres.	5,901	57,785	1,518	5,644	68,756
Briques {	à bâtir	12,251	2,192	651	281	15,555
	réfractaires	9,944	1,624	2,450	129	14,177
Carreaux en ciment et en terre cuite.	1,515	1,055	»	691	5,259	
Céréales et farine.	5,545	9,147	71,620	545	86,855	
Chiffons et drilles.	5,941	18,576	140	2,766	27,425	
Chaux	251,600	1,805	24	150	255,557	
Ciment.	51,052	1,509	»	5,715	56,276	
Combustibles {	40 tonnes.	1,479,581	255,559	1,158	565	1,714,865
	60 tonnes.	658,594	115,098	271	60	752,025
	100 tonnes et plus	617,250	25,865	227	»	641,542
Coton brut et déchets de coton .	5,242	4,818	5,899	1,520	15,279	
Cuir et peaux	4,551	8,254	1,195	775	14,575	
Déchets de carrière et gravier. (Matériaux pour la construc- tion et la réparation des routes)	670,171	2,600	960	4,480	677,911	
Engrais	65,651	45,640	2,291	6,997	118,550	
Faïences et poteries	5,115	1,255	1,291	5,089	10,728	
Fil de coton, de jute et de lin. .	658	1,854	255	1,216	5,981	
A reporter.	5,808,491	586,158	90,952	32,847	4,518,448	

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.		
<i>De et vers la France (suite).</i>						
Report	5,808,491	586,158	90,952	52,847	4,518,448	
Fontes et mitrilles	25,378	102,701	4,584	7,524	158,157	
Fruits et légumes frais	2,658	11,885	596	150	15,067	
Glaces avec ou sans tain	914	915	»	1 121	2,948	
Graines et semences	1,647	1,565	749	745	4,704	
Laine brute et déchets de laine.	6,259	55,225	16,486	1,406	57,576	
Légumes secs	1,789	266	12,959	49	15,015	
Lin, chanvre et étoupes	11,655	50,188	55,518	969	96,328	
Machines et mécaniques	4,069	2,005	5,872	2,654	12,600	
Minerais	4,568	1,791,180	58,540	2,190	1,850,278	
Paille et fourrage	1,068	11,030	1,524	52	15,674	
Papiers et pâtes à papier	7,156	576	1,206	1,248	10,186	
Pierres {	de construction, moel- lons, etc.	68,091	12,956	585	5,440	85,052
	Marbres	9,825	1,548	6,079	605	17,853
	Pavés	64,178	54	»	»	64,212
	calcaire, dolomie, cas- tine, etc.	22,558	465	»	»	25,021
Pommes de terre	78,275	5,050	5,459	287	87,051	
Produits métallurgiques	57,915	29,711	4,165	116,847	188,656	
Pulpes et drèches	47,691	1,505	9	90	49,095	
Scories de forges et de laminoirs.	5,415	66,514	582	2,055	74,566	
Sels et soude	623	15,798	419	18,580	35,420	
Sucre	9,716	469	447	56	10,668	
Terres {	en général	164,552	9,458	7,547	459	181,756
	réfractaires	45,652	8,456	425	117	52,650
Tourteaux	16,555	15,659	601	»	50,815	
Verreries et gobeletteries	4,968	5,006	50	5,114	15,118	
Vins	10	5,545	19	7,116	10,488	
Plomb, zinc et crasses de zinc . .	17,412	5,416	197	2,205	25,228	
Marchandises autres	79,625	72,894	25,401	17,755	195,671	
Ensemble des transports de et vers la France	4,544,467	2,855,550	254,281	225,585	7,880,861	

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.					
Acide pyroligneux (vinaigre de bois)	527	"	"	"	527
Acide sulfurique, nitrique	"	"	"	5	5
Amidon	"	"	"	"	"
Ardoises brutes pour toitures.	154	"	"	"	154
Argile brute	"	"	"	"	"
Asphalte	"	507	"	"	507
Avoine	"	"	"	"	"
Bières en fûts	"	"	"	"	"
Bois en grume bûches, et rondins	"	"	"	"	"
— sciés	"	35	19	12	66
— (objets en bois)	10	14	55	"	59
Briques réfractaires	11	"	195	"	206
Cacao	"	"	35	"	35
Café	"	"	85	"	85
Céréales	12	"	"	"	12
Chicorée { en racines ou en cossettes	440	"	"	"	440
{ fabriquée	"	"	"	"	"
Chiffons	55	25	"	"	80
Chlorure de calcium	16	"	"	"	16
Chlorure de chaux	"	"	"	"	"
Charbon de bois	"	"	"	"	"
{ par 40 tonnes	51,645	"	"	"	51,645
{ — 50 —	12,782	"	"	"	12,782
{ — 400 —	12,814	"	"	"	12,814
{ — 250 —	1,661	"	"	"	1,661
{ — 600 —	51,266	"	"	"	51,266
Coton brut et déchets de coton	60	5	182	"	247
Cuir { verts et salés, ainsi que séchés	10	45	20	285	558
et { tannés	5	"	8	"	15
peaux { tannés	5	"	8	"	15
Eaux minérales	"	16	"	"	16
Engrais { Phosphates minéraux et superphosphates	2,777	"	"	80	2,857
{ Salpêtre du Chili	"	"	741	"	741
{ Autres engrais	40	"	10	150	180
Farines alimentaires	"	"	40	"	40
Fers { Fers et aciers laminés, etc. (sauf les tuyaux en fer et les poutrelles)	495	37	982	55	1,549
fontes { Tuyaux en fer	89	"	855	56	960
et { Fonte brute, mitraille	19	"	592	154	545
acières { Machines agricoles	"	"	57	"	57
A reporter	91,666	684	5,604	715	99,669

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers la Suisse (suite).					
Report.	91,666	684	5,604	715	99,669
Fers {					
Autres machines et pièces de machines.	585	547	867	2,554	4,555
foutes {					
Fuel économiseurs, radiateurs.	"	"	"	12	12
et {					
Pontrelles.	"	"	"	"	"
aciers. {					
Fers et aciers ouvrés (autres).	159	148	80	419	776
Fibres brutes.	"	"	21	"	21
Fils {					
de coton, de laine.	11	"	5	"	16
de lin, de chanvre, de jute, de twist et d'étoupes.	56	"	"	"	56
Fromages.	"	"	"	521	521
Fruits frais.	"	"	"	10	10
Graines fourragères.	"	"	45	"	45
Graisses {					
Cambouis saindoux.	"	"	95	"	95
Suif et autres graisses.	"	5	64	"	69
Groupages.	1,704	1,487	2,592	507	6,090
Huiles {					
végétales.	396	"	67	"	465
de goudron de bouille.	"	"	"	"	"
minérales lourdes.	50	"	"	"	50
— à graisser.	20	"	145	5	170
de pétrole raffiné.	"	"	"	"	"
Laines {					
brutes, lavées et déchets de laine.	81	5	1,258	25	1,547
Laine peignée.	18	"	"	"	18
Lait condensé, lait conservé, farine lactée.	"	"	"	3,206	3,206
Lard, jambons.	"	"	"	"	"
Lins, filasses de lin, étoupes et chanvre, filasses de chanvre et fils de caret de chanvre.	25	"	"	"	25
Marbres {					
en blocs.	67	"	"	"	67
en tranches.	74	"	"	"	74
Mélasses préparées pour l'alimentation du bétail.	"	"	15	"	15
Minerais de fer et de manganèse.	"	"	"	"	"
Min. de zinc et de plomb 45 ou 50.	"	405	"	"	405
Nitrate de potasse.	"	"	"	"	"
Œufs.	"	"	"	"	"
Objets en ciment.	"	"	"	"	"
Oignons comestibles.	"	"	"	"	"
Pâte de bois et cellulose de bois, pâte de paille et cellulose de paille.	"	"	"	"	"
Pierres {					
brutes ou de construction.	64	"	"	"	64
Pavés.	51	"	"	"	51
ouvrées et pierres taillées de toute espèce.	27	"	"	"	27
meulières et moutes à aiguiser ou à émouder.	"	10	"	"	10
A reporter.	97,791	5,259	8,656	7,752	117,458

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	97,791	3,259	8,636	7,752	117,438	
Plomb	"	"	"	"	"	
Pommes de terre	25	"	"	"	25	
Poterie et faïence.	Poterie fine en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence	45	"	26	"	71
	Poterie ordinaire en terre cuite ou en grès artificiel	247	"	290	"	507
	Pavés, dalles en terre cuite	23	"	"	"	23
	Briques de revêtement.	"	"	"	"	"
Riz	"	"	"	"	"	
Térébenthine	"	"	"	"	"	
Sel de glauber (sulfate de soude) .	"	"	"	"	"	
Soude brute, calcinée caustique et cristallisée (excepté le bi- carbonate de soude)	"	"	"	"	"	
Stéarine	40	"	"	"	40	
Sucre brut, sucre de betteraves et de canne	46	"	"	"	46	
Tabacs	"	"	"	"	"	
Tanins. }	Eau de tan	"	"	"	"	
	Tanins divers	"	"	"	"	
Teinture : alizarine, cachou, gambier	"	"	"	"	"	
Teinture (bois de)	"	"	"	"	"	
Terres à couleurs	"	"	"	"	"	
Terres à porcelaine (kaolin, china- clay)	20	"	1,391	"	1,411	
Terres ordinaires et terres réfrac- taires	40	43	22	"	107	
Sable	25	"	"	"	25	
Tissus	333	"	132	37	502	
Verres à vitres	2,425	"	"	"	2,425	
Verrerie creuse	36	"	"	"	36	
Vins	"	"	"	"	"	
Zinc	135	"	"	11	146	
Marchandises autres	1,891	778	597	1,426	4,392	
Ensemble des transports de et vers la Suisse	103,062	4,052	44,094	8,926	127,164	

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	»	224	»	40	234	
Briques réfractaires	480	»	»	»	480	
Chicorée en cossettes ou en racines.	3,277	»	»	»	3,277	
Combustibles.	1,010	»	»	»	1,010	
Comestibles { beurre, fromages fruits secs, œufs, poissons, etc. }	»	4,030	964	5,552	10,546	
Dentrées alimentaires non spécialement dénommées	»	39	543	525	1,007	
Pers. aciers et fontes	laminés	942	»	267	1,209	
	ouvrés.	1,012	40	439	1,228	
	Fontes brutes et mitrilles	529	»	57	586	
	Machines agricoles.	5	»	2,217	2,222	
	Machines autres et pièces de machines	595	125	4,491	422	5,333
Fils	de chanvre, d'étoile, de jute et de lin	»	»	464	464	
	de coton et de laine	»	»	»	»	
	divers	3,350	138	129	»	3,617
Huile végétale comestible	468	»	»	»	468	
Laines	brutes, lavées et déchets de laine	1,494	153	561	»	2,208
	peignées.	1,350	17	64	»	1,331
Mat. textiles.	Chanvre brut ou teillé.	»	292	»	»	292
	Lin brut ou teillé.	508	»	623	»	1,131
	Étoile et autres textiles.	366	579	70	»	1,015
Marbres	en blocs	46	156	»	32	234
	en tranches.	44	»	»	99	410
Pommes de terre	»	3,696	»	»	3,696	
Poterie et faïence	5	»	»	»	5	
Terres ordinaire ou réfractaire.	57	»	»	»	57	
Tissus	»	»	»	»	»	
Tresses de paille	»	»	»	479	479	
Verres à vitre.	790	»	»	»	790	
Verrerie creuse	88	»	»	5	93	
Volailles vivantes	»	1,184	»	»	1,184	
Vins	»	51	7	40	68	
Marchandises autres	5,325	1,438	5,521	3,639	15,923	
Ensemble des transports de et vers l'Italie.	21,608	12,132	15,653	10,904	60,297	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TOTALS. (Tonnes.)
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers les Pays-Bas.			
Acides, chlorhydrique (muriatique), sulfurique, nitrique, etc.	40,766	2,243	43,009
Asphalte, { Bitumé	11	218	229
{ bitume, { Asphalte	342	904	1,346
{ résines. { Goudron minéral	235	1,115	1,350
Amidon et féculés	423	2,993	3,416
Ardoises { en tranches scellées	43	"	43
{ pour toitures	4,385	80	4,465
Betteraves	4,295	3,727	5,022
Pulpes	49	9,932	9,981
Beurre naturel, artificiel et beurre de margarine.	{ 1 ^{re} s ^{on}	59	59
	{ sp. VIII.	80	80
Bière en fûts	"	762	762
Blende, { 3 ^e s ^{on} , sp. II, XVII et XVIII	3,438	"	3,438
de zinc. { par 50 T., sp. XXI	25,002	"	25,002
Bois { de construction, de charbon, en grume, etc.	4,891	9,855	14,746
{ 1 ^{re} s ^{on} , sp. XVIII.	2,635	54,295	56,930
{ de chauffage, de houillères et mines, perches, etc., 3 ^e s ^{on} , sp. II			
Bouteilles vides	417	3,524	3,641
Briques à bâtir et réfractaires	8,559	7,962	16,521
Café	78	4,029	4,107
Cercles en bois	6	787	793
Céréales, farine, son et riz { 3 ^e s ^{on} , sp. XV et XVI	43,849	40,786	54,605
{ Exc. prov. A	10	610	620
Chicorée en racines	601	210	811
Chiffons et drilles	372	3,479	3,851
Ciment, { Calcaires broyés, pierres à chaux, 3 ^e s ^{on} , sp. II	4,401	5	4,406
chaux, { Ciment, plâtre et chaux, 3 ^e s ^{on} , sp. II	92,317	4,274	93,594
plâtre, { — — — par 50 T., sp. XXIV.	32,984	"	32,984
calcaires. { — — — par 50 T., sp. XXVI	"	75	75
Clous, boulons, pointes, rivets { 3 ^e s ^{on}	4,377	603	4,980
{ sp. IV et XVIII	4,473	244	4,444
Colis vides	4,270	532	4,802
Combustibles minéraux { 3 ^e section, sp. II	69,626	221,638	291,264
{ par 50 T. sp. XIX, XXVIII	176,737	104,538	281,275
{ par 100 T. sp. XXV.	4,912	711	2,623
A reporter	512,974	444,267	957,241

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	TOTALS.
De et vers les Pays-Bas (suite).			
Report.	512,974	444,267	957,241
Coton brut } 3 ^e s ^{on}	1,963	1,040	3,003
et déchets } de coton } sp. XXII	1,299	5	1,304
Cuir et peaux	3,497	3,361	6,858
Déchets } 3 ^e s ^{on} , sp. II.	2,642	94	2,736
de carrières } et gravier. } par 50 T., sp. XXIV	17,137	»	17,137
Eaux ammoniacales	»	1,402	1,402
Engrais {	2,765	978	3,743
	21,008	2,334	23,342
	4,373	»	4,373
non dénommés			
dénommés			
Scories en poudre ou en morceaux, par 50 T.			
Faïence et poterie	2,636	12,880	15,516
Fils d'étoupe, de jute, etc.	2,080	333	2,413
Fontes, } Fonte ouvree.	2,384	504	2,888
	6,464	24,599	30,763
mitrailles et } scories. } — brute, mitrailles, scories			
Fromages } 2 ^e s ^{on}	»	1,743	1,743
	40	3,837	3,847
secs } sp. XII			
Fruits frais : Pommes, poires, prunes.	10,075	1,355	11,430
Glaces, 1 ^{re} section	1,074	»	1,074
Graines et semences	716	847	1,563
Graisses, suif, } Graisses, suif, etc., 2 ^e s ^{on}	68	37	105
	407	131	538
	40	6	46
oléine, etc. } sp. X			
Harengs } 2 ^e s ^{on}	6	142	148
	57	1,949	2,006
	»	»	»
sp. XII			
sp. XIV			
Huiles miné- } Huile lourde, 2 ^e s ^{on}	5	5	10
	2,291	885	3,176
	65	»	65
	96	»	96
rales } et végétales. } Pétrole raffiné, huiles maigres, etc., 3 ^e s ^{on}			
— brut et résidus d'huile, sp. XIII, XX			
Mazout par 50 T., sp. XXVII.			
Laine brute et déchets de laine	783	147	930
Légumes secs	434	372	806
Lin } teillé	33	359	392
	82	8,957	9,039
en tiges.			
Paille.	406	6,683	6,789
Papier et pâte à papier	1,106	10,291	11,397
A reporter.	601,316	529,513	1,130,859

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.	604,346	529,513	1,130,859	
Pavés et moellons { 3 ^e son, sp. II	10,511	152	10,663	
{ par 50 T., sp. XXIV.	5,233	48	5,281	
Pierres et marbres. { Pierres taillées, gradinées, sciées sur plusieurs faces, marbres en tranches	35,334	174	35,508	
{ Pierres brutes, bouchardées, sciées sur une face, marbres en blocs	6,818	1,195	8,013	
{ Marbres en blocs par 50 T.	4,744	99	4,843	
Poissons salés non dénommés	»	»	»	
Potasse et sel de potasse.	209	840	1,049	
Pommes de terre.	1,122	23,609	24,731	
Produits sidérurgiques.	Acier ouvré, 2 ^e son	443	»	443
	Chaudronnerie, ferronnerie, objets en fer ou- vrés, feuillards, tubes, machines, etc.	15,670	4,031	19,701
	Charpenterie, pièces de ponts, tôles fines, etc.	789	56	845
	Acier laminé, fers battus et laminés cornières	46,151	2,212	48,363
	Poutres, rails et accessoires, tôles fortes, etc.	»	10	10
Roseaux et rotins.	Rotins, sparte, 3 ^e son	717	1,215	1,932
	Roseaux, 3 ^e son, sp. IV.	48	178	196
Soude et sel de soude.	3,696	10	3,706	
Sucre { brut	282	23	305	
	{ cristallisé non raffiné.	2,002	»	2,002
Tabac en feuilles.	352	277	629	
Tanins { Myrobolans valonnées, etc.	688	12	700	
	{ Écorces à tan.	3,422	90	3,512
Terres { non dénommées, terres ferrugineuses.	15	70	85	
	{ argile, kaolin, etc.	1,329	17	1,346
	{ à poterie	659	42	701
	{ plastiques et réfractaires	8,456	319	8,775
Tourbe { combustible	240	21,553	21,793	
	{ Litière de tourbe	21	21,154	21,175
Tourteaux.	4,338	2,909	7,247	
Verres à vitres.	15,298	»	15,298	
Vins	94	31	125	
Zinc et plomb	13,405	1,776	15,181	
Marchandises autres	23,159	55,395	80,554	
Ensemble des transports de et vers les Pays-Bas . .	808,161	667,010	1,475,171	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	TOTAUX.
De et vers l'Angleterre.			
Laine.	»	432	432
Divers	»	1,098	1,098
Ensemble des transports de et vers l'Angleterre	»	1,230	1,230
De et vers la Russie.			
Briques réfractaires	446	»	446
Chiffons.	273	»	273
Fers, fontes	5	»	5
laminés	94	»	94
fonte brute	»	»	»
et aciers	69	»	69
Machines agricoles	2,008	»	2,008
Pièces de machines	537	»	537
Laines	25	»	25
brutes, lavées et déchets de laine	719	»	719
peignées.	3,876	»	3,876
Pierrailles et macadam			
Marchandises autres			
Ensemble des transports de et vers la Russie			

N° XXXV. — *Mouvement des transports de marchandises en transit par la Belgique. — Année 1911*

Détail par pays de provenance et de destination

DÉSIGNATION.	GROSSES MARCHANDISES.										CHIFFRES et ESTIMÉS. (Nombre d'expéditions)
	CLASSES GÉNÉRALES.										
	A.	B.	1.	2.	3.	4.	TARIFS spéciaux.	TARIFS exceptionnels.	TOTAUX. (Tonnes.)		
Allemagne et au delà vers	3,455	8,074	5,544	386	108	420	137,435	69,152	923,854	23	
Angleterre vers l'Allemagne et au delà	6,419	4,927	2,613	4,308	1,571	6,379	30,417	4,119	48,235	23	
France vers							14,007	5,491	34,209		
Grand-Duché de Luxembourg (P. II.)								37,305	37,311		
Angleterre vers l'Allemagne et au delà								5,161	66,115		
France vers											
Grand-Duché de Luxembourg vers											
Pays-Bas vers											
Italie vers									3,958		
Suisse vers Pays-Bas											
Totaux généraux du transit de et vers pays étrangers, par la Belgique avec emprunt des lignes de l'Etat	9,904	43,001	8,187	8,608	4,703	16,065	221,791	141,067	443,180	23	

(112)

N° XXXVI. — *Mouvement des transports de marchandises en transit par
les lignes de l'État. — Année 1911.*

Détails par réseau de provenance et de destination.

N° XXXVI. — *Mouvement des transports de marchandises*

Détail par réseaux de prove

DÉSIGNATION.	TARIF N° 5		
	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.
Transports échangés entre compagnies belges (tous services réunis et dans les deux sens).	3,567	9,469	12,284
	Classes générales.	Tarifs spéciaux.	Tarifs exceptionnels.
Lignes concédées belges (tous services réunis), vers			
Allemagne	5,519	81,176	106,270
Autriche-Hongrie	»	»	2,050
France	164,293	894	52,688
Italie	619	3,872	275
Pays-Bas	15,380	104,207	39,071
Grand-Duché de Luxembourg	13	72,241	8,708
Russie	»	»	»
Suisse	853	462	4,015
Totaux	184,480	262,852	215,875
Allemagne	4,898	148,719	93,328
Autriche-Hongrie	54	451	»
France	53,519	1,551,425	12,654
Italie	»	»	472
Pays-Bas	16,906	124,168	44,906
Grand-Duché de Luxem- bourg	41	40,289	374,933
Russie	»	»	»
Suisse	71	»	139
Totaux	85,549	1,868,052	526,432
Totaux généraux du transit entre lignes con- cédées belges et lignes étrangères (dans les deux sens	239,945	2,127,884	740,307

en transit par les lignes de l'État. — Année 1911.

nance et de destination.

GROSSES MARCHANDISES.			
4 ^e classe.	Tarifs spéciaux.	Tarifs exceptionnels et conventionnels.	TOTAL. (Tonnes.)
44,178	89,465	555	139,514
Combustibles.	TOTALS.	Chevaux et bestiaux.	Moutons. (Nombre.)
18,575	212,158	106	»
»	2,630	»	»
65,166	281,241	2	»
»	4,766	»	»
»	156,087	414	»
18,125	99,987	»	»
»	»	»	»
11,518	16,616	»	»
111,982	775,195	522	»
828,134	1,075,079	104	»
»	505	»	»
60	1,597,658	»	»
»	472	»	»
»	185,980	226	»
»	415,255	»	»
»	»	»	»
»	210	»	»
828,194	5,275,117	330	»
940,176	4,048,512	852	»

N° XXXVII. — *Mouvement général des transports
 et État vers État et en services mixtes et internationaux,*

DÉSIGNATION.	SERVICES		SERVICES MIXTES RÉUNIS			ALLEMAGNE et au delà			
	INTÉRIEUR	et État vers État. (Nombre.)	au départ des stations de l'État. (Nombre.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.)	TOTALS. (Nombre.)	au départ des stations de l'État. (Nombre.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.)	TOTALS. (Nombre.)	
Chevaux, poulains, poneys, ânes et mulets.	Grande vitesse (têtes).	5.605	70	141	211	»	»	»	
	Petite vitesse —	52,057	2.142	1.077	3,219	17,723	1,333	19.058	
Total (têtes).		57,640	2.212	1.218	3.430	17,723	1.333	19,058	
Destiaux, etc.	1 ^{re} catégorie.	Gros bétail (expéd.)	7.227	225	280	505	»	»	»
		Petit — —	5,996	105	20	185	14	715	729
	2 ^e catégorie.	Gros — —	5,575	241	558	599	»	»	»
		Petit — —	5,860	165	54	219	»	»	»
	3 ^e catégorie.	Gros — —	15,048	514	616	950	»	»	»
		Petit — —	12,971	245	200	445	»	»	»
	3 ^e catégorie avec majoration.	Gros bétail . . .	12,949	410	461	871	»	»	»
		Petit — —	6.419	64	95	157	»	»	»
Total (expéd.).		70.045	1,827	2,082	5.909	14	715	729	

*de chevaux et de bestiaux, etc., effectués en services intérieur
au départ et à l'arrivée. (Tarifs directs.) — Année 1911.*

FRANCE			PAYS-BAS			ENSEMBLE. (Nombre.)	TOTALS généraux Nombre.)
au départ des stations de l'État. (Nombre.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.)	Totaux. (Nombre.)	au départ des stations de l'État. (Nombre.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.)	Totaux. (Nombre.)		
			60	106	256	256	6,070
1,418	507	1,725	1,196	2,556	3,552	24,555	79,591
1,418	507	1,725	1,256	2,552	5,808	24,504	85,061
			6	51	37	37	7,769
5,740		5,740		20	20	0,480	12,668
			4	118	122	122	6,206
				101	101	101	6,180
			12	652	664	664	14,642
			1	444	445	445	15,861
			4	1,551	1,555	1,555	15,355
			2	1,270	1,272	1,272	7,848
5,740		5,740	20	4,167	4,196	10,065	84,619

(178)

NATURE DES MARCHANDISES.	Services intérieur et mixtes réunis.			SERVICES INTERNATIONAUX.																				Services intérieurs, mixtes et internationaux. — Trafics locaux. Départ et arrivée réunis (3).	TOTAUX GÉNÉRAUX. — Services intérieurs, mixtes et internationaux. — Trafics locaux et maritimes Départ et arrivée réunis (3).						
	Services intérieurs et vers l'État.	Services mixtes.	Totaux des services intérieurs et mixtes (3).	Allemagne.			Alsace-Lorraine et Grand-Duché de Luxembourg.			Autriche-Hongrie.			France.			Suisse.			Italie.			Pays-Bas.	Angleterre.			Russie.	Totaux des services internationaux.				
				Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis (3).						Trafic local (3).	Trafic local (3).	Trafic local (3).	Trafics locaux.	Trafics maritimes.	Trafics locaux et maritimes réunis (3).
Acide chlorhydrique (muriatique et sulfurique et autres produits chimiques).	Départ (1).	»	20,561	»	64,121	»	64,121	698	43	741	»	»	»	10,857	923	11,780	343	»	343	»	»	»	40,975	»	»	116,994	966	117,960	»	»	
	Arrivée (2).	»	11,040	»	4,625	4,625	9,310	37	36	75	»	»	»	5,984	299	6,283	»	5	5	»	»	»	3,083	»	»	43,729	5,025	48,754	»	»	
	Totaux	205,014	31,601	236,615 (0.670)	68,746	4,685	73,431 (1.930)	735	79	814 (0.020)	»	»	»	16,841	1,222	18,063 (0.230)	343	5	348 (0.274)	»	»	»	44,058 (2.987)	»	»	130,723	5,991	136,714 (0.785)	367,338 (0.741)	373,329 (0.708)	
Bières et autres boissons	Départ (1).	»	770	»	48	273	321	21	718	739	10	19	29	10	19	29	»	»	»	»	7	7	94	»	»	183	1,036	1,219	»	»	
	Arrivée (2).	»	360	»	20,513	1,228	21,741	479	53	534	2,928	69	2,997	3,343	7,116	10,459	16	»	16	»	51	10	61	793	»	»	28,123	8,478	36,601	»	»
	Totaux	46,076	1,130	47,206 (0.134)	20,561	1,501	22,062 (0.580)	500	773	1,273 (0.031)	2,938	88	3,026 (10.030)	3,353	7,135	10,488 (0.133)	16	»	16 (0.013)	51	17	68 (0.113)	887 (0.060)	»	»	28,306	9,514	37,820 (0.217)	75,512 (0.152)	85,026 (0.161)	
Bois de construction	Départ (1).	»	40,298	»	286	1,299	1,585	»	5	5	92	10	102	373	320	693	»	»	»	»	»	»	4,891	»	»	5,642	1,634	7,276	»	»	
	Arrivée (2).	»	19,550	»	765	141	906	»	»	»	250	459	709	43,939	230	46,169	»	»	»	»	»	»	9,855	»	»	56,809	830	57,639	»	»	
	Totaux	533,245	59,848	593,093 (1.679)	1,051	1,440	2,491 (0.065)	»	5	5 (0.001)	342	469	811 (2.688)	46,312	550	46,862 (0.536)	»	»	»	»	»	»	14,746 (1.000)	»	»	62,451	2,464	64,915 (0.373)	655,544 (1.323)	658,008 (1.248)	
Bois divers	Départ (1).	»	65,547	»	4,633	5,604	10,237	1,094	2,632	3,726	108	5	113	6,246	1,318	7,564	10	54	64	»	»	»	7,486	»	»	19,577	9,613	29,190	»	»	
	Arrivée (2).	»	72,009	»	8,312	792	9,104	11,096	507	11,603	»	»	»	62,663	3,644	66,307	49	12	61	»	»	»	56,577	»	»	138,697	4,955	143,652	»	»	
	Totaux	750,147	137,556	887,703 (2.513)	12,945	6,396	19,341 (0.508)	12,190	3,139	15,329 (0.379)	108	5	113 (0.375)	68,909	4,962	73,871 (0.940)	59	66	125 (0.098)	»	»	»	64,063 (4.313)	»	»	158,274	14,568	172,842 (0.993)	1,045,977 (2.110)	1,060,545 (2.011)	
Briques	Départ (1).	»	31,668	»	1,667	44	1,711	43	11,284	11,327	30	»	30	22,195	3,111	25,306	11	195	206	480	»	480	8,559	»	146	33,131	14,634	47,765	»	»	
	Arrivée (2).	»	31,808	»	20,083	10,750	30,833	54	48	102	264	»	264	3,816	410	4,226	»	»	»	»	»	»	7,962	»	»	32,179	11,208	43,387	»	»	
	Totaux	339,362	63,476	402,838 (1.141)	21,750	10,794	32,544 (0.855)	97	11,332	11,429 (0.282)	294	»	294 (0.975)	26,011	3,521	29,532 (0.376)	11	195	206 (0.162)	480	»	480 (0.796)	16,521 (1.120)	»	146 (3.767)	65,310	25,842	91,152 (0.324)	468,148 (0.945)	493,990 (0.937)	
Chaux, plâtre et ciment	Départ (1).	»	52,919	»	30,999	80	31,079	164,660	11	164,671	»	»	»	262,652	24	262,676	»	»	»	»	»	»	126,702	»	»	585,013	115	585,128	»	»	
	Arrivée (2).	»	129,571	»	8,382	1,171	9,553	2,170	40	2,210	»	»	»	3,312	3,845	7,157	»	»	»	»	»	»	1,354	»	»	15,218	5,056	20,274	»	»	
	Totaux	1,133,111	182,490	1,315,601 (3.725)	39,581	1,251	40,632 (1.068)	166,830	51	166,881 (4.124)	»	»	»	265,964	3,869	269,833 (3.433)	»	»	»	»	»	»	128,056 (8.681)	»	»	600,231	5,171	605,402 (3.477)	1,915,832 (3.865)	1,921,003 (3.643)	
Chicorée	Départ (1).	»	159	»	33,724	5	33,729	3,536	»	3,536	1,985	»	1,985	»	»	»	440	»	440	3,277	»	3,277	601	»	»	43,563	5	43,568	»	»	
	Arrivée (2).	»	52	»	2,650	80	2,730	»	64	64	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	210	»	»	2,860	144	3,004	»	»	
	Totaux	34,374	211	34,585 (0.098)	36,374	85	36,459 (0.958)	3,536	64	3,600 (0.089)	1,985	»	1,985 (6.580)	»	»	»	440	»	440 (0.346)	3,277	»	3,277 (5.435)	811 (0.055)	»	»	46,423	149	46,572 (0.267)	81,008 (0.163)	81,157 (0.154)	
Chiffons et pâtes à papier	Départ (1).	»	4,048	»	11,676	2,459	14,135	566	412	978	»	»	»	5,941	140	6,081	35	»	35	»	»	»	372	»	273	18,863	3,011	21,874	»	»	
	Arrivée (2).	»	9,678	»	6,018	1,277	7,295	121	500	621	»	»	»	18,576	2,766	21,342	25	»	25	»	»	»	3,479	»	»	28,219	4,543	32,762	»	»	
	Totaux	411,667	43,726	425,393 (0.355)	17,694	3,736	21,430 (0.563)	687	912	4,599 (0.040)	»	»	»	24,517	2,906	27,423 (0.349)	60	»	60 (0.047)	»	»	»	3,851 (0.261)	»	273 (7.043)	47,082	8,554	54,636 (0.314)	172,475 (0.348)	180,029 (0.341)	
Combustibles	Départ (1).	»	823,213	»	80,033	»	80,033	923,441	405	923,846	215	»	215	2,735,425	1,656	2,737,081	90,166	»	90,166	1,010	»	1,010	248,275	»	»	4,078,565	2,061	4,080,626	»	»	
	Arrivée (2).	»	698,292	»	1,432,751	497,088	1,929,839	190	»	190	»	»	»	370,522	625	371,147	»	»	»	»	»	»	326,887	»	»	2,130,350	497,713	2,628,063	»	»	
	Totaux	10,644,246	1,521,505	12,165,751 (34.443)	1,512,784	497,088	2,009,872 (52.802)	923,631	405	924,036 (22.838)	215	»	215 (0.713)	3,105,947	2,281	3,108,228 (39.546)	90,166	»	90,166 (70.905)	1,010	»	1,010 (1.675)	575,162 (38.900)	»	»	6,208,915	499,774	6,708,689 (38.533)	18,374,666 (37.070)	18,874,440 (35.794)	
A reporter	Départ (1).	»	1,039,183	»	227,187	9,764	236,951	1,094,059	15,510	1,109,569	2,440	34	2,474	3,043,699	7,511	3,051,210	91,005	249	91,254	4,767	7	4,774	437,955	»	419	4,901,531	33,075	4,934,606	3,156,500	23,727,527	
	Arrivée (2).	»	972,360	»	1,504,099	517,212	2,021,311	14,147	1,250	15,397	3,442	528	3,970	514,155	18,935	533,090	90	17	107	51	10	61	410,200	»	»	2,446,184	537,952	2,984,136	»	»	

(1) Au départ des stations de l'État. — (2) A l'arrivée aux stations de l'État. — (3) Les chiffres entre parenthèses indiquent la proportion des tonnages partiels par rapport au mouvement global de la colonne.

NATURE DES MARCHANDISES.	Services intérieur et mixtes réunis.			SERVICES INTERNATIONAUX.																				Services intérieurs et internationaux.	TOTAUX GÉNÉRAUX. Services intérieurs, mixtes et internationaux. Trafics locaux et maritimes Départ et arrivée réunis (3).											
	Services intérieurs et vers État.	Services mixtes.	Totaux des services intérieurs et mixtes (3).	Allemagne.			Alsace-Lorraine et Grand-Duché de Luxembourg.			Autriche-Hongrie.			France.			Suisse.			Italie.			Pays-Bas.	Angleterre.			Russie.	Totaux des services internationaux.									
				Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis (3).						Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis (3).	Trafic local (3).	Trafic local (3).	Trafic local (3).	Trafics locaux.	Trafics maritimes.	Trafics locaux et maritimes réunis (3).	Trafics locaux. Départ et arrivée réunis (3).
Report.	{ Départ (1) .	13,797,242	1,039,183	15,808,785	227,187	9,764	236,951	1,094,059	45,510	1,109,569	2,440	34	2,474	3,043,699	7,511	3,051,210	91,005	249	91,254	4,767	7	4,774	437,955	»	419	4,901,531	33,075	4,934,606	23,156,500	23,727,527						
	{ Arrivée (2) .	972,560	»	1,504,099	517,212	2,021,311	14,147	1,250	15,397	3,442	528	3,970	514,155	18,933	533,090	90	17	107	51	10	61	410,200	»	»	2,446,484	537,952	2,984,436	»	»							
Cuir et peaux	{ Départ (1) .	»	417	»	1,676	10,667	12,343	241	5,459	5,700	»	96	96	4,351	1,195	5,546	15	28	43	»	»	»	3,497	»	»	9,780	17,445	27,225	»	»						
	{ Arrivée (2) .	»	1,168	»	3,012	1,022	4,034	328	435	763	142	507	649	8,254	775	9,029	45	283	328	»	»	»	3,361	»	»	15,142	3,022	18,164	»	»						
	Totaux	23,805	1,585	25,390 (0.072)	4,688	11,689	16,377 (0.430)	569	5,894	6,465 (0.160)	142	603	745 (2.469)	42,605	4,970	44,575 (0.185)	60	311	371 (0.292)	»	»	»	6,858 (0.465)	»	»	24,922	20,467	45,389 (0.261)	50,312 (0.102)	70,779 (0.134)						
Engrais divers	{ Départ (1) .	»	109,150	»	30,807	27,382	58,189	9,095	6,864	15,959	»	»	»	113,322	2,300	115,622	2,817	751	3,568	»	»	»	28,195	»	»	184,236	37,297	221,533	»	»						
	{ Arrivée (2) .	»	187,630	»	44,562	18,634	63,196	5,317	77,613	82,930	10	»	10	44,945	7,087	52,032	»	210	210	»	»	»	14,646	»	»	109,480	103,544	213,024	»	»						
	Totaux	1,329,763	296,780	1,626,543 (4.605)	75,369	46,016	121,385 (3.189)	14,412	84,477	98,889 (2.444)	10	»	10 (0.033)	158,267	9,387	167,654 (2.133)	2,817	961	3,778 (2.971)	»	»	»	42,841 (2.904)	»	»	293,716	140,841	434,557 (2.496)	1,920,259 (3.874)	2,061,100 (3.909)						
Huiles diverses	{ Départ (1) .	»	9,227	»	4,394	14,732	16,426	2,137	11,389	13,526	80	53	133	»	»	»	456	212	668	468	»	468	2,874	»	»	7,409	26,386	33,795	»	»						
	{ Arrivée (2) .	»	5,309	»	3,769	482	4,251	212	»	212	1,055	40	1,095	»	»	»	»	5	5	»	»	»	1,027	»	»	6,063	527	6,590	»	»						
	Totaux	145,901	14,536	160,437 (0.454)	5,163	15,214	20,377 (0.535)	2,349	11,389	13,738 (0.340)	1,135	93	1,228 (4.070)	»	»	»	456	217	673 (0.529)	468	»	468 (0.776)	3,901 (0.264)	»	»	13,472	26,913	40,385 (0.232)	173,909 (0.351)	200,822 (0.381)						
Machines et mécaniques	{ Départ (1) .	»	1,923	»	3,220	3,766	6,986	776	6,055	6,831	»	»	»	4,069	3,872	7,941	385	924	1,309	600	6,708	7,308	»	»	69	9,419	21,325	30,444	»	»						
	{ Arrivée (2) .	»	2,747	»	24,235	22,620	46,855	1,787	6,160	7,947	»	»	»	2,005	2,654	4,659	547	2,534	3,081	125	122	247	»	»	»	28,699	34,090	62,789	»	»						
	Totaux	33,813	4,670	38,483 (0.109)	27,455	26,386	53,841 (1.415)	2,563	12,215	14,778 (0.365)	»	»	»	6,074	6,526	12,600 (0.160)	932	3,458	4,390 (3.452)	725	6,830	7,555 (12.529)	»	»	69 (1.782)	37,818	55,415	93,233 (0.536)	76,301 (0.154)	131,716 (0.250)						
Matières bitumineuses	{ Départ (1) .	»	7,015	»	880	5,275	6,155	574	353	927	»	»	»	9,905	1,971	11,876	»	»	»	»	»	»	688	»	»	12,047	7,599	19,646	»	»						
	{ Arrivée (2) .	»	25,694	»	6,256	65	6,319	676	46	722	»	»	»	635	217	852	»	»	»	»	»	»	2,237	»	»	10,311	326	10,637	»	»						
	Totaux	262,658	32,709	295,367 (0.836)	7,136	5,338	12,474 (0.328)	1,250	399	1,649 (0.041)	»	»	»	10,540	2,188	12,728 (0.162)	507	»	507 (0.399)	»	»	»	2,925 (0.198)	»	»	22,358	7,925	30,283 (0.174)	317,725 (0.641)	325,650 (0.617)						
Marne et craie brute	{ Départ (1) .	»	18,591	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»						
	{ Arrivée (2) .	»	585	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»						
	Totaux	189,288	19,176	208,464 (0.590)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	208,464 (0.421)	208,464 (0.395)							
Minerais	{ Départ (1) .	»	402,152	»	17,329	51,725	69,054	25	175,462	175,487	»	»	»	4,568	38,340	42,908	»	»	»	»	»	»	28,440	»	»	50,362	265,527	315,889	»	»						
	{ Arrivée (2) .	»	8,203	»	2,934	31	2,965	1,117,232	»	1,117,232	»	»	»	1,791,180	2,190	1,793,370	403	»	403	»	»	»	»	»	»	»	2,911,749	2,221	2,913,970	»	»					
	Totaux	611,509	410,455	1,051,964 (2.978)	20,263	51,756	73,019 (1.892)	1,117,257	175,462	1,292,719 (31.950)	»	»	»	1,795,748	40,530	1,836,278 (23.363)	403	»	403 (0.317)	»	»	»	28,440 (1.928)	»	»	2,962,111	267,748	3,229,859 (18.551)	4,014,075 (8.098)	4,281,823 (8.120)						
Papiers et cartons	{ Départ (1) .	»	481	»	»	»	»	»	»	»	»	»	7,156	1,206	8,362	»	»	»	»	»	»	»	4,406	»	»	11,262	1,206	12,468	»	»						
	{ Arrivée (2) .	»	5,965	»	»	»	»	»	»	»	227	164	391	576	1,248	1,824	»	»	»	»	»	»	10,291	»	»	11,094	1,412	12,506	»	»						
	Totaux	62,701	4,446	67,147 (0.190)	»	»	»	»	»	»	227	164	591 (1.296)	7,732	2,454	10,186 (0.130)	»	»	»	»	»	»	14,397 (0.976)	»	»	22,356	2,618	24,974 (0.143)	89,503 (0.181)	92,121 (0.175)						
A reporter	{ Départ (1) .	16,486,680	1,588,139	19,282,580	282,493	123,311	405,804	1,106,907	221,092	1,327,999	2,520	183	2,703	3,187,070	56,395	3,243,465	94,678	2,164	96,842	5,835	6,715	12,550	503,755	»	488	5,185,746	409,860	5,595,606	30,007,048	31,100,002						
	{ Arrivée (2) .	1,207,761	»	1,588,867	560,064	2,148,931	1,159,699	85,504	1,235,203	4,876	1,239	6,115	2,361,750	33,106	2,394,856	1,592	3,049	4,641	176	132	308	441,762	»	»	5,538,722	683,094	6,221,816	»	»							

(1) Au départ des stations de l'État. — (2) A l'arrivée aux stations de l'État. — (3) Les chiffres entre parenthèses indiquent la proportion des tonnages partiels par rapport au mouvement global de la colonne.

NATURE DES MARCHANDISES.	Services intérieur et mixtes réunis.			SERVICES INTERNATIONAUX.																							Services intérieurs, mixtes et internationaux.	TOTAUX GÉNÉRAUX Services intérieurs, mixtes et internationaux.		
	Services intérieur et État vers État.	Services mixtes.	Totaux des services intérieurs et mixtes (3).	Allemagne.			Alsace-Lorraine et Grand-Duché de Luxembourg.			Autriche-Hongrie.			France.			Suisse.			Italie.			Pays-Bas.	Angleterre.	Russie.	Totaux des services internationaux.					
				Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritimes réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritimes réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritimes réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritimes réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritimes réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritimes réunis (3).				Trafic local (3).	Trafic local (3).			Trafic local (3).	Traffics locaux.	Traffics maritimes.	Traffics locaux et maritimes réunis (3).	Traffics locaux. Départ et arrivée réunis (3).
Report.	Départ (1) .	25,162,314	2,287,121	29,723,696	463,615	168,844	632,459	1,218,733	281,883	1,500,616	5,317	231	5,548	4,202,895	167,694	4,370,589	96,336	5,401	101,437	8,380	8,685	17,065	741,409	»	612	6,737,297	632,438	7,369,735	42,955,233	45,805,025
	Arrivée (2) .	2,274,258	»	1,838,356	999,483	2,837,839	1,450,964	1,004,314	2,455,278	6,659	3,436	10,095	2,636,630	196,092	2,832,722	1,762	7,233	8,995	9,545	6,796	16,311	550,354	»	»	6,494,240	2,217,354	8,711,594	»	»	
Sucres et mélasses	Départ (1) .	»	43,339	»	20	243	263	130	221	351	»	»	»	9,716	447	10,163	46	43	59	»	»	»	2,284	»	»	12,196	924	13,120	»	»
	Arrivée (2) .	»	11,609	»	87	»	87	»	»	»	»	»	469	36	505	»	»	»	»	»	»	23	»	»	579	36	615	»	»	
	Totaux . . .	499,483	24,948	224,431 (0.635)	107	243	350 (0.009)	130	221	351 (0.009)	»	»	»	10,185	483	10,668 (0.136)	46	43	59 (0.046)	»	»	»	2,307 (0.156)	»	»	12,775	960	13,735 (0.079)	237,206 (0.479)	238,166 (0.452)
Tabac	Départ (1) .	»	»	»	10	58	68	»	408	408	»	10	10	»	»	»	»	»	»	»	»	352	»	»	362	476	838	»	»	
	Arrivée (2) .	»	»	»	15	5	20	»	23	23	»	90	753	»	»	»	»	»	»	»	»	277	»	»	955	118	1,073	»	»	
	Totaux . . .	»	»	»	25	63	88 (0.002)	»	431	431 (0.011)	663	100	763 (2.529)	»	»	»	»	»	»	»	»	629 (0.043)	»	»	1,317	594	1,911 (0.011)	1,317 (0.003)	1,911 (0.004)	
Terres et terrains	Départ (1) .	»	28,698	»	3,558	1,220	4,778	121	1,442	1,563	»	»	»	207,984	7,972	215,956	60	1,413	1,473	57	»	57	10,359	»	»	222,139	12,047	234,186	»	»
	Arrivée (2) .	»	51,518	»	29,071	1,212	30,313	128	1,303	1,431	»	16	16	17,874	536	18,410	45	»	45	»	»	448	»	»	47,566	3,117	50,683	»	»	
	Totaux . . .	355,880	80,216	436,096 (1.235)	32,629	2,462	35,091 (0.922)	249	2,745	2,994 (0.074)	»	16	16 (0.053)	225,858	8,528	234,386 (2.982)	105	1,413	1,518 (1.194)	57	»	57 (0.094)	10,807 (0.732)	»	»	269,705	15,164	284,869 (1.636)	705,801 (1.424)	720,965 (1.367)
Textiles	Départ (1) .	»	711	»	30,760	35,434	66,194	4,263	12,267	16,530	5,513	4,725	7,238	21,812	54,136	75,948	564	1,578	2,142	6,968	1,447	8,415	6,240	»	2,545	78,665	106,587	185,252	»	»
	Arrivée (2) .	»	4,782	»	5,700	1,567	7,267	1,338	4,008	2,346	335	»	335	90,085	4,911	94,996	10	60	70	1,179	464	1,643	10,841	132	»	109,620	8,010	117,630	»	»
	Totaux . . .	177,214	5,493	182,707 (0.517)	36,460	37,001	73,461 (1.930)	5,601	13,275	18,876 (0.466)	5,848	4,725	7,573 (25.102)	411,897	59,047	470,944 (2.175)	574	1,638	2,212 (1.740)	8,147	1,911	10,058 (46.680)	17,081 (1.158)	132 (10.732)	2,545 (65.663)	188,285	114,597	302,882 (1.740)	370,992 (0.748)	485,589 (0.921)
Tourbe	Départ (1) .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	261	»	»	261	»	261	»	»	
	Arrivée (2) .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	42,707	»	»	42,707	»	42,707	»	»	
	Totaux . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	42,968 (2.912)	»	»	42,968	»	42,968 (0.247)	42,968 (0.087)	42,968 (0.081)	
Tourteaux	Départ (1) .	»	2,809	»	»	»	»	»	»	»	»	»	16,535	601	17,136	»	»	»	»	»	»	4,338	»	»	20,893	601	21,494	»	»	
	Arrivée (2) .	»	165	»	»	»	»	»	»	»	»	»	13,659	»	13,659	»	»	»	»	»	»	2,909	»	»	16,568	»	16,568	»	»	
	Totaux . . .	122,579	2,974	125,553 (0.356)	»	»	»	»	»	»	»	»	30,214	601	30,815 (0.392)	»	»	»	»	»	»	7,247 (0.491)	»	»	37,461	601	38,062 (0.219)	163,014 (0.329)	163,615 (0.310)	
Verreries	Départ (1) .	»	15,564	»	7,651	124	7,775	3,439	83	3,522	2,070	»	2,070	5,882	30	5,912	2,461	»	2,461	878	»	878	16,489	»	»	38,870	237	39,107	»	»
	Arrivée (2) .	»	15,368	»	7,960	3,793	11,753	5	1,423	1,428	167	32	199	3,919	6,235	10,154	»	»	»	5	5	3,524	»	»	15,575	11,488	27,063	»	»	
	Totaux . . .	288,536	30,932	319,468 (0.904)	15,611	3,917	19,528 (0.513)	3,444	1,506	4,950 (0.122)	2,237	32	2,269 (7.521)	9,801	6,265	16,066 (0.204)	2,461	»	2,461 (1.935)	878	5	883 (4.466)	20,013 (1.356)	»	»	54,445	11,725	66,170 (0.380)	373,913 (0.754)	385,638 (0.731)
Marchandises autres	Départ (1) .	»	131,923	»	60,447	37,065	97,512	18,208	26,216	44,424	383	1,587	1,970	79,623	23,401	103,024	3,595	2,989	6,584	5,325	5,521	10,846	26,429	»	719	194,729	96,779	291,508	»	»
	Arrivée (2) .	»	501,963	»	72,025	38,030	110,055	5,444	12,732	18,176	1,593	342	1,935	72,894	17,753	90,647	2,265	1,633	3,898	1,438	3,639	5,077	55,927	1,098	»	212,684	74,129	286,813	»	»
	Totaux . . .	3,675,216	633,886	4,309,102 (12.201)	132,472	75,095	207,567 (5.453)	23,652	38,948	62,600 (1.547)	1,976	1,929	3,905 (12.944)	152,517	41,154	193,671 (2.464)	5,860	4,622	10,482 (8.243)	6,763	9,160	15,923 (26.407)	82,356 (5.533)	1,098 (89.268)	719 (18.550)	407,413	170,908	578,321 (3.321)	4,716,515 (9.515)	4,887,423 (9.269)
Totaux . . .	Départ (1) .	»	2,480,168	»	566,061	242,988	809,049	1,244,894	322,520	1,567,414	13,283	3,553	16,836	4,544,467	254,281	4,798,748	103,062	11,094	114,156	21,608	15,653	37,261	808,461	»	3,876	7,305,412	850,089	8,155,501	»	»
	Arrivée (2) .	»	2,859,663	»	1,953,214	1,044,120	2,997,334	1,457,879	1,020,803	2,478,682	9,417	3,916	13,333	2,835,530	225,583	3,061,113	4,082	8,926	13,008	12,432	40,904	23,036	667,010	1,230	»	6,940,494	2,314,252	9,254,746	49,566,959	52,731,300
	Totaux . . .	29,981,222	5,339,831	35,321,053	2,519,275	1,287,108	3,806,383	2,702,773	1,343,323	4,046,096	22,700	7,469	30,165	7,379,997	479,864	7,859,861	107,144	20,020	127,164	33,740	26,557	60,297	1,475,171	1,230	3,876	14,245,906	3,164,341	17,410,247	49,566,959	52,731,300

(1) Au départ des stations de l'État. — (2) A l'arrivée aux stations de l'État. — (3) Les chiffres entre parenthèses indiquent la proportion des tonnages partiels par rapport au mouvement global de la colonne.

NATURE DES MARCHANDISES.	Services intérieur et mixtes réunis.			SERVICES INTERNATIONAUX.																				Services intérieurs et internationaux — Trafics locaux. Départ et arrivée réunis (3).	TOTALS GÉNÉRAUX. — Services intérieurs, mixtes et internationaux. — Trafics locaux et maritimes Départ et arrivée réunis (3).						
	Services intérieur et État vers État.	Services mixtes.	Totaux des services intérieurs et mixtes (3).	Allemagne			Alsace-Lorraine et Grand Duché de Luxembourg.			Autriche-Hongrie			France.			Suisse.			Italie.			Pays Bas.	Angleterre.			Russie.	Totaux des services internationaux				
				Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis (3).						Trafic local (3).	Trafic local (3).	Trafic local (3).	Trafics locaux.	Trafics maritimes.	Trafics locaux et maritimes réunis (3).
Report.	Départ (1)	16,486,680	1,588,139	19,282,580	282,493	123,311	405,804	1,406,907	221,092	1,327,999	2,520	183	2,703	5,487,070	56,395	3,243,465	94,678	2,164	96,842	5,835	6,715	12,550	505,755	»	488	5,185,746	409,860	5,595,606	30,007,048	31,400,002	
	Arrivée (2)	1,207,761	1,588,867	560,064	2,148,931	1,139,699	85,504	1,225,203	4,876	1,239	6,115	2,361,750	33,106	2,394,856	1,592	3,049	4,641	176	432	308	441,762	»	»	5,538,722	683,094	6,221,816					
Produits alimentaires.	Départ (1)	»	26,606	»	6,607	12,009	18,616	5,400	8,954	14,354	»	»	»	1,789	12,939	14,728	»	287	287	»	1,507	1,507	1,076	»	»	14,872	35,696	50,568	»	»	
	Arrivée (2)	»	44,985	»	1,671	434	2,105	467	15,196	15,663	317	1,821	2,138	266	49	285	5	3,527	3,532	5,253	5,977	11,230	12,241	»	»	20,220	26,974	47,194	»	»	
	Totaux	548,913	71,589	620,502 (1.757)	8,278	12,443	20,721 (0.544)	5,867	24,150	30,017 (0.742)	317	1,821	2,438 (7.087)	2,055	12,958	15,013 (0.191)	5	3,814	3,819 (3.003)	5,253	7,484	12,737 (21.423)	13,317 (0.903)	»	»	35,092	62,670	97,762 (0.562)	655,594 (1.323)	718,264 (1.362)	
Produits céramiques.	Départ (1)	»	8,067	»	2,819	148	2,997	1,558	618	2,176	»	»	»	4,628	1,291	5,919	285	316	601	5	»	5	2,636	»	»	11,961	2,373	14,334	»	»	
	Arrivée (2)	»	9,700	»	7,186	9,222	16,408	575	1,836	2,411	»	»	»	2,268	5,780	8,048	»	»	»	»	»	12,880	»	»	22,909	16,838	39,747	»	»		
	Totaux	154,164	17,767	171,931 (0.487)	10,035	9,370	19,405 (0.510)	2,133	2,454	4,587 (0.113)	»	»	»	6,896	7,071	13,967 (0.178)	285	316	601 (0.473)	5	»	5 (0.008)	15,516 (1.052)	»	»	34,870	19,211	54,081 (0.311)	206,801 (0.417)	226,012 (0.429)	
Produits de carrières.	Départ (1)	»	274,133	»	39,288	316	39,604	9,857	59	9,916	2,583	»	2,583	834,823	7,624	812,447	414	»	414	57	»	57	83,847	»	25	970,894	7,999	978,893	»	»	
	Arrivée (2)	»	251,075	»	6,323	416	6,769	6,400	302	6,702	138	25	163	17,381	8,223	25,604	10	»	10	156	131	287	1,842	»	»	32,250	9,127	41,377	»	»	
	Totaux	2,684,011	525,208	3,209,219 (9.086)	45,611	762	46,373 (1.218)	16,257	361	16,618 (0.411)	2,721	25	2,746 (9.102)	852,204	15,847	868,051 (11.044)	424	»	424 (0.333)	213	131	344 (0.572)	85,689 (5.809)	»	25 (0.644)	1,003,144	17,126	1,020,270 (5.860)	4,212,363 (8.498)	4,229,489 (8.021)	
Produits de l'agriculture.	Départ (1)	»	114,816	»	73,161	18,776	91,937	34,454	44,267	78,721	10	»	10	89,844	79,728	169,572	37	45	82	»	»	»	57,143	»	»	251,649	142,816	397,465	»	»	
	Arrivée (2)	»	155,523	»	45,181	1,308	46,489	1,172	184	1,356	916	37	953	38,825	1,755	40,580	»	10	10	3,920	489	4,409	47,587	»	»	137,601	3,783	141,384	»	»	
	Totaux	1,397,572	270,339	1,867,911 (5.288)	118,342	20,084	138,426 (3.636)	35,626	44,451	80,077 (1.979)	926	37	963 (3.192)	128,669	81,483	210,152 (2.674)	37	55	92 (0.072)	3,920	489	4,409 (7.312)	104,730 (7.100)	»	»	392,250	146,599	538,849 (3.095)	2,260,161 (4.560)	2,406,760 (4.564)	
Produits métallurgiques.	Départ (1)	»	161,189	»	41,348	14,187	55,535	1,376	6,863	8,439	204	48	252	78,703	8,916	87,619	897	2,289	3,186	2,483	463	2,916	87,256	»	99	212,566	32,766	245,332	»	»	
	Arrivée (2)	»	472,770	»	133,271	426,378	561,649	297,142	900,563	1,197,705	412	284	696	135,828	126,574	262,402	155	647	802	10	67	77	34,032	»	»	602,850	1,454,513	2,057,363	»	»	
	Totaux	1,943,228	633,959	2,577,187 (7.296)	176,619	440,565	617,184 (16.216)	298,718	907,426	1,206,144 (29.810)	616	332	918 (3.442)	214,531	135,490	350,021 (4.453)	1,052	2,936	3,988 (3.136)	2,493	530	3,023 (5.014)	121,288 (8.922)	»	99 (2.551)	815,416	1,487,279	2,302,695 (13.926)	3,392,603 (6.844)	4,879,882 (9.254)	
Sable.	Départ (1)	»	70,424	»	4,661	»	4,661	28,439	»	28,439	»	»	»	»	»	»	25	»	25	»	»	»	»	»	»	33,125	»	33,125	»	»	
	Arrivée (2)	»	13,229	»	4,372	610	4,982	20	»	20	»	30	30	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4,392	610	5,032	»	»	
	Totaux	1,421,886	83,653	1,205,539 (3.413)	9,033	610	9,643 (0.253)	28,459	»	28,459 (0.703)	»	30	30 (0.099)	»	»	»	25	»	25 (0.020)	»	»	»	»	»	»	37,517	610	38,157 (0.219)	1,243,056 (2.308)	1,243,696 (2.359)	
Scories.	Départ (1)	»	41,053	»	13,172	6	13,178	30,522	10	30,532	»	»	»	5,415	382	5,797	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	49,109	398	49,507	»	»
	Arrivée (2)	»	116,892	»	1,809	61	1,870	62	»	62	»	»	»	66,514	2,055	68,569	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	68,385	2,116	70,501	»	»
	Totaux	560,487	157,945	718,432 (2.034)	14,981	67	15,048 (0.395)	30,584	10	30,594 (0.756)	»	»	»	71,929	2,437	74,366 (0.946)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	117,494	2,514	120,008 (0.689)	835,926 (1.686)	838,440 (1.590)
Sels.	Départ (1)	»	2,697	»	36	91	127	20	20	40	»	»	»	623	419	1,042	»	»	»	»	»	»	3,696	»	»	4,375	350	4,905	»	»	
	Arrivée (2)	»	2,325	»	47,676	960	48,636	5,427	729	6,156	»	»	»	13,798	18,580	32,378	»	»	»	»	»	»	10	»	»	66,911	20,269	87,180	»	»	
	Totaux	65,373	5,022	70,395 (0.199)	47,712	1,051	48,763 (1.281)	5,447	749	6,196 (0.153)	»	»	»	14,421	18,999	33,420 (0.425)	»	»	»	»	»	»	3,706 (0.251)	»	»	71,286	20,799	92,085 (0.529)	141,681 (0.286)	162,480 (0.308)	
A reporter.	Départ (1)	25,162,314	2,287,124	29,723,696	463,615	168,814	632,459	1,218,733	281,883	1,500,616	5,317	231	5,548	4,202,895	167,694	4,370,589	96,336	5,101	101,437	8,380	8,685	17,065	741,409	»	612	6,737,297	632,438	7,369,735	42,955,233	45,805,025	
	Arrivée (2)	2,274,258	1,838,356	999,483	2,837,839	1,450,964	1,004,514	2,455,278	6,659	3,436	10,095	2,636,630	196,092	2,832,722	1,762	7,233	8,995	»	»	»	»	»	550,354	»	»	6,494,240	2,217,354	8,711,594			

(1) Au départ des stations de l'État. — (2) A l'arrivée aux stations de l'État. — (3) Les chiffres entre parenthèses indiquent la proportion des tonnages partiels par rapport au mouvement global de la colonne.

N° XXXIX. — *Relevé, par coupures de distances, du tonnage des grosses marchandises (tarif n° 3, charges complètes), ainsi que du nombre de tonnes-kilomètres. — Année 1911.*

Coupures de distances	Tonnes transportées.	Tonnes-kilomètres (1).
Kitomètres.		
1 à 10	6,723,582	56,989,601
11 à 20	3,081,521	78,453,576
21 à 30	5,881,966	98,990,133
31 à 40	4,443,867	137,737,279
41 à 50	3,723,782	169,523,081
51 à 60	3,991,146	221,508,603
61 à 70	2,260,068	213,573,731
71 à 80	1,561,561	117,897,836
81 à 90	3,017,925	258,032,388
91 à 100	2,128,037	203,227,334
101 à 110	2,488,703	262,317,378
111 à 120	1,877,216	216,818,448
121 à 130	2,552,992	317,890,496
131 à 140	1,070,506	143,033,363
141 à 150	936,591	136,273,991
151 à 160	1,203,370	187,466,133
161 à 170	2,364,608	424,442,624
171 à 180	1,150,645	198,427,847
181 à 190	1,233,032	232,808,436
191 à 200	333,991	63,293,241
201 à 210	439,691	94,466,501
211 à 220	382,906	123,616,243
221 à 230	462,323	104,234,288
231 à 240	301,079	70,904,103
241 à 250	234,331	57,379,841
251 à 260	1,333,477	392,314,374
261 à 270	112,386	29,891,383
271 à 280	41,930	11,337,223
281 à 290	71,821	20,304,896
291 à 300	10,118	2,989,369
301 à 310	114,149	34,872,320
311 à 320	33,929	11,333,600
321 à 330	221,769	72,133,310
331 à 340	5,331	1,793,261
341 à 350	663	229,738
351 à 360	50	10,663
TOTALS.	37,382,103	4,773,286,703

Parcours moyen d'une tonne : 83^k.2.

(1) Ces nombres ont été obtenus en multipliant les nombres de tonnes transportées par la longueur moyenne de chaque coupure.

N° XL. — *Collisions et déraillements*

Réseau exploité par l'État.

Nombres d'ordre.	NATURE.	CAUSES DES COLLISIONS														
		VOIE.					MATÉRIEL ROULANT									
		Rails cassés.	Défectuosité des appareils spéciaux de la voie.	Défectuosité du tracé de la voie; surhaussément mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails).	Imprudences commises lors des travaux de réparation de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances.	Atteintes rompues ou défects.	Avaries aux essieux.	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins.	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages; bris de roues.	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive.	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes des ressorts de suspension.	Autres défectuosités ou avaries au matériel roulant.			Fausses positions ou manœuvre intempestive des aiguilles placées dans la voie parcourue par le train ou donnant accès à cette voie.	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main.
1	Collisions aux stations . . .	1911. . . .	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	41	11
		1910. . . .	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	9	18
2	Collisions aux bifurcations . . .	1911. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
		1910. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
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.	1911. . . .	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5
		1910. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2
4	Rencontres de trains marchant en sens opposé, en dehors de la même zone.	1911. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
		1910. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
5	Collisions entre les parties d'un même train, par suite de rupture d'attelages.	1911. . . .	»	»	»	»	»	8	»	»	»	»	»	»	»	»
		1910. . . .	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»
6	Collisions en pleine voie avec des wagons du service de la route ou des wagons échappés.	1911. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
		1910. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
7	Déraillements dans une station où le train a fait ou doit faire arrêt.	1911. . . .	2	2	»	»	5	»	5	2	5	»	»	1	18	»
		1910. . . .	4	5	1	»	2	»	2	1	2	»	»	4	16	»
8	Déraillements en pleine voie ou dans une station où le train ne doit pas faire arrêt.	1911. . . .	»	»	»	»	2	»	5	»	2	»	1	7	»	»
		1910. . . .	1	»	»	»	1	»	5	»	4	»	2	5	»	»
	Ensemble. . . .	1911. . . .	2	4	»	»	5	8	6	2	5	»	1	11	50	19
		1910. . . .	6	5	1	»	5	1	7	1	6	»	2	7	26	19

(1) Pour les années 1855 à 1911, voir annexe XLIII

de trains. — Accidents de personnes y relatifs.

Années 1910 et 1911.

ET DERAILEMENTS.										NOMBRE de collisions et déraillements en général.		COLLISIONS ET DERAILEMENTS AYANT FAIT DES VICTIMES.												
EXECUTION DU SERVICE.												PERSONNES ATTEINTES (°).												
												VOYAGEURS.			AGENTS DE L'ADMINISTRATION.				ENSEMBLE.					
												Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	
Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.										Trains de voyageurs.		Nombre de collisions et déraillements (déjà compris dans la colonne qui précède) ayant fait des victimes.												
Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement.										Trains de marchandises, machines à vide, etc.														
Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train.										Ensemble.														
Fautes commises dans les manœuvres de gare mise en marche de machines sans ordre régulier, inobservance des signaux ou arrêt tardif.										Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents.														
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.																								
5	1	16	17	4	8	4	»	2	17	57	34	22	»	75	1	76	5	55	8	46	5	110	9	122
6	2	5	10	5	11	5	2	1	24	28	32	16	1	16	5	22	»	15	20	55	1	29	25	55
1	1	»	»	»	»	1	»	1	»	5	5	1	»	»	»	»	»	1	1	»	»	1	1	1
»	1	2	»	»	»	»	»	1	1	2	5	1	»	2	»	2	2	7	»	9	2	9	»	11
»	»	»	»	»	»	2	»	5	1	4	5	2	»	7	»	7	»	2	»	2	»	9	»	9
2	»	»	»	»	»	»	»	1	»	5	5	1	»	»	»	»	»	5	5	»	»	5	5	5
1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	5	5	1	»	»	»	»	»	1	1	»	»	1	1	1
4	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1	1	»	8	»	8	»	2	»	2	»	50	»	10
»	»	»	»	»	»	2	»	2	»	8	8	1	»	»	»	»	1	»	1	»	1	1	1	1
»	»	1	1	2	»	»	»	»	1	2	5	2	»	11	»	11	»	»	1	1	»	11	1	12
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»
2	»	»	»	»	»	1	24	1	24	56	60	15	»	26	12	58	1	12	5	16	4	58	15	54
»	»	»	»	»	»	2	20	1	22	58	60	12	»	5	1	4	»	5	11	16	»	8	12	20
»	»	»	»	»	»	5	15	1	9	22	51	2	»	»	»	»	»	2	»	2	»	2	»	2
»	»	»	»	»	»	1	9	1	15	12	25	4	»	»	»	»	2	»	2	»	2	»	2	2
7	2	17	17	1	8	15	57	10	51	114	165	42	»	168	15	121	4	52	15	69	4	160	26	190
9	5	6	20	5	11	7	51	5	62	86	148	54	1	40	6	47	2	29	55	66	5	69	41	115

N° XLI. — *Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des collisions et à des déraillements de trains.*

Année 1911.

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	2	4	64	70	»	1	19	20	»	»	»	»	2	5	85	90
En tombant ou en sautant d'un train en pleine voie	7	3	1	11	»	»	1	1	»	»	»	»	7	3	2	12
En circulant à l'intérieur des stations. . .	5	3	4	10	»	»	»	»	»	»	»	»	5	3	4	10
Lors de la fermeture des portières. . .	»	»	88	88	»	»	28	28	»	»	»	»	»	»	116	116
Dans d'autres circonstances.	»	1	6	7	»	»	44	44	»	»	»	»	»	1	50	51
TOTAUX.	12	11	165	186	»	1	92	93	»	»	»	»	12	12	255	279
B. Accidents survenus à des personnes étrangères au service, autres que des voyageurs :																
En traversant le railway à des passages à niveau gardés	1	1	1	3	5	5	5	11	»	»	»	»	1	6	4	14
En traversant le railway à des passages à niveau non gardés.	10	5	2	17	»	»	1	1	»	»	»	»	10	5	3	18
En circulant dans les rues, places ou quais où existent des voies de chemins de fer. . .	»	1	1	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	2
En circulant dans les stations	1	1	2	4	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	2	4
— le long de la voie	10	4	»	14	»	»	»	»	»	»	»	»	10	4	»	14
Dans les opérations de chargement et de déchargement ou en aidant aux manœuvres	3	4	1	18	»	2	9	11	»	»	»	»	3	6	20	29
En d'autres circonstances	»	1	4	5	»	»	5	5	»	»	»	»	»	1	7	8
Ivresse, folie, suicide	29	1	1	31	»	»	»	»	»	»	»	»	29	1	1	31
TOTAUX.	54	18	92	94	5	7	16	26	»	»	»	»	57	25	38	120

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	1	»	12	13	»	»	1	1	»	»	»	»	1	»	13	14
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	1	14	16	1	»	5	4	»	»	»	»	2	1	17	20
Pris entre les buttoirs en passant ou en se trouvant entre des véhicules, en dehors des opérations d'accrochage et de décrochage	4	2	8	14	»	»	»	»	»	»	»	»	4	2	8	14
Accidents survenus en d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules	20	18	44	82	1	2	10	13	»	»	»	»	21	20	54	95
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus pendant les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement des marchandises	»	»	9	9	»	»	7	7	»	»	2	2	»	»	18	18
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus dans d'autres circonstances	»	»	55	55	»	»	20	20	»	»	»	»	»	»	55	55
TOTAUX	20	21	122	169	2	2	42	46	»	»	2	2	28	25	166	217
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	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Accidents survenus dans d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1
TOTAUX	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1
3° En accrochant des véhicules	6	4	62	68	»	2	14	16	»	»	»	»	6	2	76	81
4° En décrochant des véhicules	1	5	29	35	»	1	14	15	»	»	»	»	1	4	43	48
5° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-barrière	5	»	»	5	»	»	»	»	»	»	»	»	5	»	»	5
6° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-route	2	»	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»	»	2

NATURE DES ACCIDENTS.	Accidents exclusivement attribués à la faute des agents atteints (imprudence, imprévoyance, défaut de précaution et infraction aux instructions.)				Accidents imputés 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.				
	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	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Blessés, sans chute, dans les mêmes circonstances	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Tombés ou blessés en descendant d'un train ou en y montant aux stations	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1
Atteints dans d'autres circonstances	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
TOTAUX	»	»	1	1	»	»	2	2	»	»	»	»	»	»	1	1
8° Autres agents de trains : chefs-gardes, gardes-bagages, machinistes, chauffeurs, etc. :																
Tombés d'un train en marche	1	1	4	6	»	»	1	1	»	1	»	1	1	2	5	8
Atteints en se heurtant à des obstacles fixes	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1
Atteints en se heurtant à d'autres trains ou véhicules	7	3	12	22	»	»	29	29	»	»	»	»	7	4	41	52
Tombés ou blessés en descendant d'un train ou en y montant aux stations	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	1	1
Atteints dans d'autres circonstances	1	1	18	20	»	1	21	22	»	»	»	»	1	2	59	62
TOTAUX	9	6	35	50	»	1	32	33	»	1	»	»	9	8	87	100
9° Agents atteints en dehors de tout service :																
En descendant ou en tombant de véhicules en mouvement, ou en y montant	2	5	1	8	»	»	»	»	»	»	»	»	2	5	1	8
Atteints par des véhicules en mouvement en circulant sans nécessité dans les voies	9	6	1	16	»	»	»	»	»	»	»	»	9	6	1	16
Accidents divers	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
TOTAUX	11	11	2	24	»	»	»	»	»	»	»	»	11	11	2	24
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	8	»	»	8	»	»	»	»	»	»	»	»	8	»	»	8
Accidents divers occasionnés ou aggravés par le mouvement des véhicules	8	1	5	14	»	1	5	6	»	»	»	»	8	2	8	18
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules	»	»	»	»	»	»	5	5	»	»	»	»	»	»	5	5
TOTAUX	16	1	5	22	»	1	10	11	»	»	»	»	16	2	13	29
11° Agents d'autres administrations :																
Postes, télégraphes, marine, etc.	1	1	1	3	»	1	1	2	»	»	»	»	1	2	2	5
Agents des stations communes	1	1	2	4	»	»	5	5	»	»	»	»	1	1	7	9
TOTAUX	2	2	3	7	»	1	6	7	»	»	»	»	2	3	9	14
Ensemble pour le littéra C	78	45	239	362	2	8	151	161	1	2	5	8	78	54	593	825

(18^o)

N° XLII. — *Dénombrement des accidents de personnes depuis 1835.*

ANNÉES	Longueur moyenne exploitée par l'Etat (1).	Voyageurs.						Employés et ouvriers.						Personnes				
		Par le fait du service, collisions et déraillements de trains.		Par leur propre fait, embarquement et débarquement, etc. (1)		TOTAL.		Par le fait du service, collisions et déraillements de trains.		Par leur propre fait, imprudence dans les manœuvres, les chargements, circulation sur les voies.		TOTAL.		Circulation imprudente sur la voie et dans les stations, traversées des passages à niveau, etc.				
		Tués.	Blessés et contusionnés.	Tués.	Blessés et contusionnés.	Tués.	Blessés et contusionnés.	Tués.	Blessés et contusionnés.	Tués.	Blessés et contusionnés.	Tués.	Blessés et contusionnés.	Tués.	Blessés et contusionnés.			
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1855	15	»	»	1	1	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
1856	56	»	»	1	1	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
1857	91	»	»	1	2	2	2	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	
1858	205	»	2	»	4	6	6	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
1859	275	»	»	»	2	2	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
1860	525	»	2	»	2	2	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
1861	541	1	»	4	1	5	5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
1862	509	»	4	»	4	5	5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
1863	485	»	1	4	15	4	11	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
1864	560	»	9	»	2	5	11	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
1865	560	»	»	2	7	7	7	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
1866	560	»	»	»	4	4	4	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
1867	570	»	»	»	5	5	5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
1868	595	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
1869	625	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
1870	715	2	49	5	16	7	65	4	12	74	175	78	187	265	68	56	»	
1871	745	»	»	»	1	1	1	1	5	11	18	12	21	55	9	11	»	
1872	746	»	1	»	5	4	4	»	2	9	25	9	25	54	15	10	»	
1873	746	»	6	»	»	6	6	»	4	15	18	15	22	55	10	6	»	
1874	749	»	»	2	1	1	5	»	5	9	35	9	40	49	11	12	»	
1875	749	»	1	»	5	4	4	»	2	12	50	12	52	44	12	7	»	
1876	749	»	2	»	4	6	7	1	4	20	25	21	29	50	9	6	»	
1877	749	»	»	1	5	5	5	»	»	50	55	50	55	65	7	7	»	
1878	749	»	»	2	5	5	5	»	2	40	52	46	51	100	21	15	»	
1879	790	»	8	1	7	15	16	2	14	42	66	44	80	121	20	19	»	
1880	865	»	»	5	5	5	5	»	»	55	62	55	62	95	25	15	»	
1881	865	1	12	»	6	18	19	2	9	29	54	51	65	94	19	18	»	
1882	865	»	»	2	5	5	5	»	2	41	51	41	55	94	22	18	»	
1883	869	»	»	1	2	2	2	»	»	25	56	25	56	59	22	26	»	
1884	1,422	1	7	2	5	5	10	15	2	16	58	44	60	100	41	52	»	
1885	1,470	»	11	2	15	21	26	5	14	55	89	60	105	165	50	25	»	
1886	1,875	6	20	5	8	28	57	9	76	128	76	76	157	215	40	50	»	
1887	1,929	»	45	6	8	51	57	6	22	60	117	60	159	205	56	45	»	
1888	1,966	»	9	5	9	18	21	4	26	66	110	70	156	206	58	27	»	
1889	2,055	1	26	6	16	42	49	»	15	59	147	59	160	219	49	41	»	
1890	2,115	»	11	1	12	26	27	1	25	64	115	65	158	205	50	50	»	
1891	2,411	»	9	2	8	17	17	»	20	57	155	57	155	210	42	50	»	
1892	2,555	4	57	8	17	51	66	5	25	85	159	90	184	274	52	16	»	
1893	2,702	»	28	6	46	74	80	»	55	102	286	105	359	444	54	40	»	
1894	2,841	2	58	9	52	111	121	4	56	124	374	128	450	558	40	46	»	
1895	2,975	»	20	11	55	111	75	5	54	109	379	114	615	727	56	55	»	
1896	3,045	»	5	7	65	77	66	2	51	84	402	86	455	519	55	54	»	
1897	3,100	»	27	9	45	99	72	1	26	70	299	71	325	596	27	44	»	
1898	3,144	»	41	5	26	67	72	2	27	65	315	61	342	406	54	45	»	
1899	3,171	»	5	5	40	45	46	2	20	56	297	58	317	375	52	27	»	
1900	3,188	»	1	5	45	54	47	»	14	41	559	41	564	405	54	47	»	
1901	3,198	»	15	7	41	44	81	»	15	58	515	58	526	584	54	45	»	
1902	3,207	12	154	8	44	200	200	5	28	55	655	58	681	759	58	58	»	
1903	3,220	»	6	6	65	71	77	2	31	60	742	62	775	855	50	55	»	
1904	3,241	»	26	12	59	125	85	97	1	50	650	64	850	894	55	45	»	
1905	3,247	2	74	4	55	127	155	»	57	48	766	48	805	851	21	50	»	
1906	3,250	»	26	7	56	82	89	1	44	47	740	48	790	858	22	41	»	
1907	3,260	»	16	6	65	81	87	1	26	55	802	56	828	864	50	49	»	
1908	3,270	19	125	6	71	255	194	219	5	45	902	45	947	992	26	45	»	
1909	3,502	1	116	5	68	184	190	1	55	51	1,045	52	1,078	1,150	26	41	»	
1910	3,511	»	10	12	82	122	92	104	1	56	45	1,022	44	1,058	1,102	25	61	»
1911	3,605	»	48	10	118	166	176	1	26	42	906	45	952	975	19	58	»	
1912	4,011	25	246	5	157	288	585	411	1	40	50	1,247	51	1,287	1,558	59	65	»
1913	4,051	»	556	7	147	485	490	5	71	46	1,071	51	1,145	1,196	51	51	»	
1914	4,020	»	50	7	145	7	195	202	2	58	46	948	48	984	1,052	25	57	»
1915	4,021	»	114	6	176	6	290	296	2	59	51	859	55	918	951	25	71	»
1916	4,024	»	101	4	206	4	507	511	»	55	50	655	50	688	718	24	54	»
1917	4,088	5	154	5	225	6	577	585	1	68	28	656	29	724	755	21	85	»
1918	4,019	»	»	6	251	6	512	518	1	68	40	611	41	679	720	20	67	»
1919	4,056	»	75	7	244	7	519	526	4	97	45	609	49	706	755	50	88	»
1920	4,064	»	125	5	504	5	421	427	»	57	66	465	66	520	586	52	78	»
1921	4,285	14	750	5	251	47	1,001	1,048	5	78	41	455	44	515	557	58	70	»
1922	4,519	»	212	6	255	6	465	471	»	50	42	454	42	515	555	25	82	»
1923	4,524	1	46	10	509	11	555	566	2	64	6	450	71	494	565	58	77	»
1924	4,550	»	121	12	267	12	588	600	1	65	8	449	82	514	596	28	6	»
TOTAL	26	159	276	4,196	402	7,655	8,057	95	1,681	2,805	22,502	808	24,185	27,085	1,605	2,202	»	

(*) Non compris les sections appartenant à des compagnies et parcourues en transit par des trains de l'Etat, ni les lignes rachetées en 1896, en 1897, en 1907 et en 1908, aussi longtemps qu'elles ont été exploitées pour compte de l'Etat.
(1) Pour l'année 1911, 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		TRAINS- KILOMÈTRES.		TRAINS- KILOMÈTRES.	
Ivresse, folie, suicide.		TOTAL.	DES VICTIMES.			EMBARQUÉS.	VOYAGEURS.	VOYAGEURS.	VOYAGEURS et marchandises RÉUNIS.	VOYAGEURS.	VOYAGEURS et marchandises RÉUNIS.
Tués.	Blessés et contusionnés.		Tués.	Blessés et contusionnés.	Ensemble.						
18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	
»	»	»	»	»	1	1	421,459	50,570	50,570		
»	»	»	»	»	1	1	871,507	147,805	147,805		
»	»	1	»	1	5	2	1,584,577	507,970	507,970		
»	»	»	»	»	5	11	2,258,505	648,775	648,775		
»	»	1	»	1	7	11	1,952,751	651,420	872,785		
»	»	1	2	5	9	9	2,499,519	655,567	1,181,105		
5	»	4	»	4	7	21	2,659,744	1,010,129	1,491,065		
1	»	5	»	5	7	7	2,724,104	1,170,050	1,589,090		
»	»	5	1	6	12	25	5,085,549	1,590,485	1,877,170		
5	»	7	2	9	12	25	5,581,829	1,652,155	2,485,505		
2	»	7	2	9	15	28	5,470,678	1,512,775	2,726,510		
2	»	10	6	16	15	27	5,700,111	1,624,525	5,262,110		
1	1	7	5	10	12	25	5,746,590	1,762,725	5,899,070		
5	»	8	4	12	11	15	5,658,965	1,599,810	2,866,985		
28	»	96	55	152	181	508	(2)	(2)	(2)		
4	»	15	11	24	25	55	6,458,424	2,555,752	5,282,001		
2	1	17	11	28	26	40	6,640,948	2,645,751	5,520,151		
4	»	14	6	20	27	54	7,140,640	2,675,950	5,521,514		
»	»	8	12	20	15	59	7,412,581	2,850,890	5,550,227		
2	2	15	14	27	24	55	7,849,594	2,911,559	5,746,650		
2	1	14	8	22	26	41	8,151,685	5,076,146	5,996,242		
2	4	11	10	21	55	45	8,818,952	5,498,597	6,573,758		
2	1	9	8	17	40	48	9,421,652	5,741,495	7,458,774		
1	5	22	18	40	70	75	10,677,265	4,614,985	8,056,618		
5	»	25	19	42	68	114	11,657,417	5,571,582	10,057,669		
9	1	51	14	48	70	79	12,616,961	4,844,224	9,654,794		
4	»	25	19	42	55	100	12,824,554	4,817,081	9,248,897		
»	»	23	18	40	65	74	15,577,016	5,000,001	9,658,977		
4	»	26	26	52	50	64	14,154,556	5,177,104	9,874,516		
6	4	47	36	85	90	106	18,282,057	6,952,792	15,515,827		
9	5	59	50	69	101	157	25,497,625	7,569,475	15,525,278		
9	1	49	51	100	151	216	29,101,509	9,040,477	20,852,140		
14	15	59	58	108	122	248	52,444,825	9,579,797	21,549,564		
11	8	49	55	81	122	189	51,961,012	9,681,999	20,861,890		
16	12	65	55	118	151	255	56,915,707	10,024,442	21,124,915		
15	2	45	52	75	109	196	57,421,220	10,621,524	22,051,965		
25	8	65	58	105	124	208	40,591,240	11,561,529	25,420,671		
18	»	59	16	66	132	254	40,926,427	12,707,669	25,499,296		
51	5	65	45	108	176	456	45,052,882	14,857,925	29,450,959		
25	5	65	49	112	202	589	45,950,022	16,227,096	52,751,848		
27	»	65	55	96	188	721	47,906,157	17,706,457	54,955,575		
12	1	47	55	102	140	554	49,657,604	16,696,592	55,847,959		
16	1	45	45	86	125	440	50,465,945	16,917,754	55,268,705		
25	6	59	49	108	128	458	51,255,224	17,516,859	55,224,545		
21	4	55	51	84	114	591	51,657,884	17,946,659	55,452,567		
19	5	55	50	105	97	458	54,064,504	19,400,746	55,261,905		
19	2	55	47	100	118	627	57,885,610	20,777,889	57,588,594		
25	5	65	65	196	141	924	59,957,199	21,548,450	59,055,528		
20	5	59	58	108	118	902	64,228,892	22,352,541	59,951,755		
22	19	55	47	102	151	962	67,452,178	22,929,514	40,251,858		
29	2	59	52	82	104	982	68,515,978	22,880,657	59,955,975		
51	»	55	41	94	108	915	70,969,992	22,954,885	40,567,767		
29	1	59	50	109	101	959	74,775,172	25,960,196	41,286,780		
25	12	51	45	96	121	1,186	76,957,198	24,810,541	42,652,870		
25	2	51	45	94	109	1,505	82,676,592	25,568,915	44,544,245		
52	5	55	64	119	111	1,214	91,359,845	26,784,076	46,690,860		
41	1	60	59	99	115	1,157	101,957,754	29,590,158	50,874,459		
40	5	79	68	147	158	1,758	114,858,225	32,559,716	55,851,464		
58	5	69	87	126	127	1,685	125,710,046	35,725,754	58,511,677		
29	2	54	59	115	109	1,258	124,454,401	35,974,551	59,185,291		
55	1	58	72	150	97	1,280	127,109,684	35,052,787	61,891,585		
52	2	56	56	112	90	1,051	152,604,692	36,619,748	64,559,879		
27	5	48	86	154	85	1,187	156,409,599	37,565,755	65,672,610		
50	5	50	70	120	97	1,061	145,471,624	38,555,448	68,671,970		
52	2	52	90	142	108	1,115	152,257,941	39,855,544	71,612,818		
28	4	60	82	142	129	1,026	161,184,555	40,510,274	72,681,958		
51	5	69	75	142	160	1,587	169,519,594	42,164,006	74,060,562		
26	5	49	85	154	97	1,065	161,915,242	42,286,007	75,695,654		
52	1	70	81	151	152	950	175,512,510	45,542,514	75,688,525		
29	2	57	65	120	151	905	180,840,189	44,181,406	77,579,586		
1,070	151	2,675	2,415	5,110	5,975	51,265	40,256				

2^e section. — Chemins de fer exploités par des compagnies.
N° XLIII. — Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1911

DÉSIGNATION DES LIGNES.	LONGUEUR EFFECTIVE EXPLOITÉE A LA FIN DE L'ANNÉE.										SUBDIVISION DE LA LONGUEUR TOTALE.				
	Lignes appartenant aux compagnies exploitantes.			Sections de lignes empruntées par les compagnies exploitantes et appartenant à d'autres compagnies			Longueur totale exploitée		Ensemble		Parties établies	Parties affectées au service des			
	sur territoire belge.	sur territoire étranger.	ensemble	l'État.	sur territoire belge.	sur territoire étranger.	ensemble	en territoire belge	en territoire étranger.	par ligne.	par exploitation.	à double voie.	à simple voie.	royaumes et des marchandises.	marchandises exclusivement.
	Mét. cours.	Mét. cours.	Mét. cours.	Mét. cours.	Mét. cours.	Mét. cours.	Mét. cours.	Mét. cours.	Mét. cours.	Mét. cours.	Mét. cours.	Mét. cours.	Mét. cours.	Mét. cours.	Mét. cours.
Chimay (Hastière à la frontière vers Anor-France)	37,860	»	37,860	1,238	(1) 567	»	1,825	59,685	»	»	59,685	»	59,685	59,685	»
Gand à Ternouzen	15,700	9,610	25,310	10,788	»	4,980	15,768	26,488	14,590	»	41,078	15,768	25,310	41,078	»
Hasselt à Maeseck	40,567	»	40,567	»	»	»	»	40,567	»	»	40,567	»	40,567	40,567	»
Malines à Ternouzen (Pays-Bas)	59,559	18,025	77,584	4,807	»	4,961	9,768	41,146	25,586	»	67,732	9,768	57,964	67,732	»
Charleroy à Enqueinnes	27,580	556	28,136	4,268	»	»	4,268	31,618	556	»	52,004	52,004	»	50,524	1,480
Mons à la frontière vers Hautmont	15,856	»	15,856	1,011	»	»	1,041	16,597	»	»	16,597	15,860	757	16,597	»
Namur à Liège	71,049	»	71,049	2,576	»	»	2,576	75,625	»	»	75,625	75,625	»	75,142	483
Namur à Givet (France)	45,617	5,415	49,032	725	»	»	725	46,542	5,415	»	49,755	11,504	58,251	49,755	»
Taviers à Embresin (chemin de fer d'intérêt local)	9,455	»	9,455	»	»	»	»	9,455	»	»	9,455	»	9,455	9,455	»
Longueur totale exploitée	522,501	52,004	574,505	25,465	567	9,941	35,911	348,551	41,945	»	590,476	158,520	251,947	348,545	1,963
											590,476	590,476	380,476		

(1) Commun avec la Compagnie du Nord.
(2) Non compris une longueur de voie de 5,898 mètres exploitée par la Compagnie du Nord entre Hastière et Anor.

N° XLIV. — Chemins de fer exploités par des compagnies. — Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. — Situation au 31 décembre 1911.

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,	exercé par la Compagnie consi- dérée.	Ensemble (Colonnes 3 et 4)							1	2	3	4	5
Chimay	Belge	4	10	14	»	4	48	3	3	6
	Étranger	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	4	10	14	»	4	48	3	3	6
Gand à Terneuzen	Belge	5	3	8	4	»	0	2	5	7
	Étranger	2	3	5	»	»	5	»	3	3
	Ensemble.	7	6	13	4	»	14	2	8	10
Hasselt à Maeseyck	Belge	4	6	7	»	(1) 4	8	2	5	7
Malines à Terneuzen	Belge	6	4	10	2	2	14	»	4	4
	Étranger	2	3	5	»	»	5	»	1	4
	Ensemble.	8	7	15	2	2	19	»	5	8
Nord-Belge	Belge	19	28	47	6	34	87	31	72	103
	Étranger	1	»	1	»	»	1	»	»	»
	Ensemble.	20	28	48	6	34	88	31	72	103
Taviers à Embresin	Belge	»	»	»	5	4	9	5	5	10
TOTALS	Belge	35	51	86	14	45	145	43	94	137
	Étranger	5	6	11	»	»	11	»	4	4
	Ensemble.	40	57	97	14	45	156	43	98	141

(1) Ce point d'arrêt est supprimé du 13 octobre au 30 avril.

N° XLV. — Chemins de fer exploités par des compagnies. — Matériel roulant
Effectif au 31 décembre 1911.

Comparaison des années 1910 et 1911.

		DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.						
		Chimay.	Gand à Terneuzen.	Hasselt à Maastricht.	Malines à Terneuzen.	Nord-Beige.	Tatara à Rubensin.	Ensemble.
Matériel de traction.								
Locomotives.	en 1910	8	12	6	20	196	3	245
	en 1911	8	12	6	20	204	3	253
Différences pour 1911		»	»	»	»	+ 8	»	+ 8
Tenders.	en 1910	4	13	»	49	419	»	485
	en 1911	4	13	»	49	417	»	483
Différences pour 1911		»	»	»	»	- 2	»	- 2
Voitures à vapeur	en 1910	»	»	»	»	»	»	»
	en 1911	»	»	»	»	»	»	»
Différences pour 1911		»	»	»	»	»	»	»
Matériel de transport.								
Voitures à voyageurs	de 1 ^{re} classe	»	2	»	3	49	»	24
	de 2 ^e —	»	2	»	7	21	»	30
	de 3 ^e —	9	16	8	26	94	»	153
	mixtes	8	2	5	8	(1) 92	6	124
Ensemble.		17	22	13	44	226	6	328
Fourgons à bagages		7	9	4	46	440	3	479
Wagons à marchandises	découverts	194	262	85	865	5,688	61	7,155
	fermés	48	52	18	6	775	»	869
	pour chevaux	»	3	2	1	40	»	16
	pour bétail	3	9	12	74	50	4	152
Ensemble.		245	326	117	946	6,523	65	8,192
Véhicules divers.		1	4	»	9	(2) 18	»	32
TOTAUX (véhicules de transport).	en 1910	238	341	132	985	6,485	74	8,255
	en 1911	240	361	154	1,015	6,907	74	8,731
Différences pour 1911		+ 2	+ 20	+ 22	+ 30	+ 422	»	+ 476

(1) Dont 80 affectées au service spécial des trains-tramways.

(2) Y compris 2 tapisseries pour le transport des meubles à domicile.

N^o XLVI. — Chemins de fer exploités par des compagnies. — Parcours kilométrique
des trains en 1911.

Comparaison des années 1910 et 1911.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES TRAINS (1)											
	sur les lignes exploitées par la Compagnie (en Belgique et à l'étranger).				sur les lignes aboutissantes ou étrangères exploitées exclusi- vement par d'autres administrations				ENSEMBLE.			
	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.
Chimay	(2)	(3) 122,030	219,377	341,407	"	11,316	33,580	44,896	(2)	(3) 133,346	252,957	386,300
Gand à Terneuzen	100,995	67,935	71,361	240,291	"	"	"	"	100,995	67,935	71,361	240,291
Hasselt à Maeseyck	140,154	58,163	13,146	211,463	"	"	"	"	140,154	58,163	13,146	211,463
Malines à Terneuzen	170,334	328,512	101,049	599,895	"	"	"	"	170,334	328,512	101,049	599,895
Nord-Belge	2,465,510	1,524,835	"	3,990,345	"	"	"	"	2,465,510	1,524,835	"	3,990,345
Taviers à Embresin	"	"	40,000	40,000	"	"	"	"	"	"	40,000	40,000
Totaux pour 1911	2,876,993	2,101,475	444,933	5,423,401	"	11,316	33,580	44,896	2,876,993	2,112,791	478,513	5,468,297
— pour 1910	2,868,654	1,980,658	444,435	5,293,747	"	8,724	33,580	42,304	2,868,654	1,989,382	478,015	5,336,051
Différences pour 1911	+ 8,339	+ 120,817	+ 498	+ 129,654	"	+ 2,592	"	+ 2,592	+ 8,339	+ 123,409	+ 498	+ 132,246

(1) Non compris le parcours des trains de route, à vide et en manœuvres.

(2) 1,262 kilomètres effectués par trains de la Compagnie du Nord, ayant transité entre la frontière et Hastières.

(3) Non compris 2,150 kilomètres effectués par des trains de ballast.

N° XLVII. — Chemins de fer exploités par des compagnies. — Mouvement

NATURE DES TRANSPORTS.		DÉSIGNATION					
		CHIMAY.		GAND A TIRNOUTZIN.		HASSELT A MAREUYCK.	
		Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
Voyageurs	1 ^{re} classe. . (nombre)	1,415	2,492	1,591	1,730	1,644	2,696
	2 ^e — . . . (—)	49,742	20,064	47,931	48,361	44,526	43,813
	3 ^e — . . . (—)	123,361	198,149	319,275	255,334	462,652	89,420
	Ensemble. . (—)	174,518	220,705	488,797	413,425	918,822	165,929
Bagages	taxés au minimum (colis)	»	»	2,206	3,254	2,676	4,258
	— au poids (quintaux)	1,848	5,453	7,486	—	826	4,777
	Ensemble	—	5,453	—	3,254	—	3,035
Petites marchandises	taxées au minimum (expéditions)	»	»	8,263	4,193	237	172
	— au poids (quintaux)	21,436	54,747	21,185	24,856	19,847	41,471
	Ensemble.	—	54,747	—	26,049	—	41,343
Grosses marchandises	taxées au minimum (expéditions).	»	»	4,438	4,354	4,912	2,447
	— au poids (tonnes).	500,514	696,620	632,196	452,489	96,918	462,465
	Ensemble	—	696,620	—	453,543	—	464,912
Finances (groups).		»	»	582	821	46	11
Équipages	transportés à grande vitesse (nombre).	»	»	»	»	»	»
	— à petite — (—)	45	207	»	»	»	»
	Ensemble (—)	45	207	»	»	»	»
Chevaux et bestiaux (*)	transportés à grande vitesse (nombre)	30	464	»	»	»	»
	— à petite — (—)	4,523	43,676	882	4,739	322	5,849
	Ensemble. . (—)	4,553	44,140	882	4,739	322	3,849
Produits extraordinaires (fr.).		—	32,535	—	25,384	—	(*) 38,458
Recettes brutes d'exploitation . . . Totaux (fr.).		—	1,023,798 ⁽⁴⁾	—	789,421	—	(*) 357,537
Dépenses — (fr.).		—	556,246 ⁽⁵⁾	—	503,546	—	(*) 301,330
Excédents des recettes sur les dépenses . . . (fr.).		—	467,552	—	285,875	—	(*) 56,207
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes de l'exploitation.		—	54.33 p. c.	—	63.79 p. c.	—	81.28 p. c.

(1) Les chiffres partiels de la recette ne sont qu'approximatifs pour les transports de petites marchandises, de grosses marchandises, d'équipages, actuellement opérés 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) 249 envois taxés par expédition.

(4) 4.196 id. — — — et 13,500 par tête.

(5) 4.445 id. — — — idem id.

(6) Y compris une somme de 51,797 francs représentant la redevance payée par la Compagnie du chemin de fer du Nord du chef de

(7) Y compris une somme de 15,750 francs dépensée en combustibles par la Compagnie de Chimay pour l'exploitation du tronçon dont il est

(8) Ces sommes ne sont pas définitives; toutefois, l'écart avec les chiffres exacts sera minime.

et recette (1). — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1911.

DES COMPAGNIES								PROPORTION P. C. relativement à LA RECETTE	
MALINES A TERNEUZEN.		NORD-BELGE.		TAVIEUX A EMBRESIN.		ENSEMBLE		DE CHAQUE TARIF.	GÉNÉRALE.
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.		
17,127	41,444	399,646	787,247	310	476	421,736	805,491	10.58	2.37
241,520	445,351	2,499,600	4,770,027	60,086	16,314	2,553,425	4,953,927	25.66	5.76
1,292,972	389,633	12,876,436	3,922,477	»	»	15,074,396	4,854,813	63.76	14.32
4,551,619	516,328	15,475,382	6,479,451	60,396	46,487	18,049,557	7,614,231	100.00	22.45
6,389	3,580	»	»	»	»	41,271	375,749	100.00	1.11
3,126	3,984	108,158	356,643	65	98	121,179			
—	7,566	—	356,643	—	98	—	375,749	100.00	1.11
74,080	67,635	»	»	»	»	82,580	2,148,937	100.00	6.34
49,429		1,100,200	4,955,500	2,425	3,663	4,214,522			
—	67,635	—	4,955,500	—	3,663	—	2,148,937	100.00	6.34
42,485	46,450	»	»	»	»	15,565	20,287,968	100.00	59.83
1,156,217	1,481,915	16,992,370	17,443,094	30,605	31,437	19,408,817			
—	1,498,365	—	17,443,094	—	31,437	—	20,287,968	100.00	59.83
22,285	4,304	79,800	48,100	»	»	402,683	23,231	100.00	0.07
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
33	536	4,600	40,400	»	»	4,648	40,843	100.00	0.12
33	536	—	40,400	»	»	4,648	40,843	100.00	0.12
219	4,143	»	»	»	»	(3)	4,604	5.42	0.01
4,469	44,837	15,500	43,200	»	»	(4)	80,291	94.58	0.24
1,688	48,980	—	43,200	»	»	(5)	84,899	100.00	0.25
—	307,933	—	2,927,525	—	2,229	—	3,334,064	100.00	9.83
—	2,421,644	—	29,263,610	—	53,914	—	33,909,926	—	100.00
—	1,439,247	—	11,313,884	—	37,210	—	14,151,463	—	—
—	982,399	—	17,949,724	—	16,704	—	19,758,463	—	—
—	59,43 p. c.	—	38.66 p. c.	—	69.02 p. c.	—	44.73 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 Monignies-frontière à Anor, par les trains et le personnel de la Compagnie de Chimay.
question dans le renvoi 6 ci-dessus.

N° XLVIII. — Chemins de fer exploités par des compagnies.

Comparaison des

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DU PERSONNEL.	Chimay.	
<i>A. Fonctionnaires et employés de tous grades.</i>			
1	Chefs de l'exploitation (administrateurs délégués, administrateurs directeurs, inspecteurs généraux, directeurs gerants ou directeurs)	4	
2	Chefs de service (inspecteurs principaux, inspecteurs, ingénieurs en chef, ingénieurs, etc.) . .	1	
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	
6	Chefs, sous-chefs et assistants de station; chefs de halte	10	
7	Chefs-comptables, comptables, receveurs, caissiers, etc.	1	
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.	1	
10	Commis et employés de toutes catégories, agents spéciaux, dessinateurs, télégraphistes, commis agréés, surnuméraires, etc.	27	
11	Chefs-facteurs et facteurs de station, surveillants de gare, etc.	4	
12	Premiers chefs-gardes, chefs-gardes, conducteurs ou gardes-convois et serre-freins	13	
	Ensemble (rubrique A).	63	
<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, contremaitres, chefs et sous-chefs ouvriers, chefs-machinistes, machinistes, chauffeurs, graisseurs, visiteurs, chefs-mécaniciens, mécaniciens, élèves-mécaniciens, ajusteurs, forgerons, aides-forgerons, mouleurs, tourneurs, chaudronniers, fondeurs, terblantiers, menuisiers, charpentiers, scieurs, peintres, garnisseurs, manœuvres, etc.)	48	
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.)	78	
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.)	26	
16	Gens de service (huissiers, messagers, concierges, portiers, garçons de bureau, etc.)	4	
	Ensemble (rubrique B).	153	
	TOTALS (rubriques A et B) pour 1911.	216	
	— — — — — pour 1910	215	
	Différences pour 1911.	+ 1	

— Personnel. — Effectif au 31 décembre 1911.
années 1911 et 1910.

DÉNIGNATION DES COMPAGNIES.					TOTAUX.	
Gand à Ternouzen.	Hasselt à Muescyck.	Malines à Ternouzen.	Nord-Belge.	Taverniers à Embresin.	1911.	1910.
2	2	4	4	4	8	8
4	4	5	2	1	16	14
»	»	4	19	»	20	19
2	»	1	»	»	3	3
6	3	4	56	»	74	62
40	7	49	65	»	111	106
1	4	»	400	1	404	401
4	»	»	»	»	4	4
4	2	»	44	»	48	49
46	9	51	299	»	402	408
7	»	47	86	4	145	119
23	4	34	232	3	309	286
73	29	133	874	7	1,179	1,146
69	32	228	1,443	4	1,824	1,783
59	72	207	519	4	939	860
30	20	436	602	3	817	808
5	4	3	112	»	122	121
463	425	574	2,670	11	3,702	3,572
236	454	707	3,350	18	4,881	4,718
236	452	680	3,417	18	4,718	—
»	+ 2	+ 27	+ 133	»	+ 163	—

— Accidents survenus aux personnes. — Année 1914.

années 1911 et 1910.

DE CIRCONSTANCES DIVERSES. (manœuvres des trains, ivresse, suicide, etc.)				TOTAUX GÉNÉRAUX DES VICTIMES.																				
Personnes étrangères (autres que des voyageurs)				Ensemble.				Voyageurs.				Agents des compagnies.				Personnes étrangères au service, autres qu'à 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.	
»	»	»	»	»	»	3	3	»	»	»	»	»	»	3	3	»	»	»	»	»	»	»	3	3
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	4	»	»	»	»	»	»	4	»	4
4	»	»	4	4	»	»	4	»	»	»	»	»	»	»	4	»	»	1	4	»	»	»	4	
»	2	»	2	»	5	»	5	»	»	98	98	»	3	2	5	»	2	»	2	»	5	400	405	
7	7	6	20	11	30	48	59	2	4	8	14	3	49	43	35	7	7	6	20	42	30	27	69	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
8	9	6	23	12	35	21	68	2	4	106	112	3	23	48	44	8	9	6	23	43	36	430	479	
10	4	»	44	16	23	26	65	»	4	3	4	6	48	23	47	10	4	»	44	46	23	26	65	
-2	+5	+6	+9	-4	+12	-3	+3	+2	+3	+103	+108	-3	+5	-5	-3	-2	+5	+6	+9	-3	+13	+104	+114	

991

CHEMIN DE FER
DE
L'ÉTAT BELGE

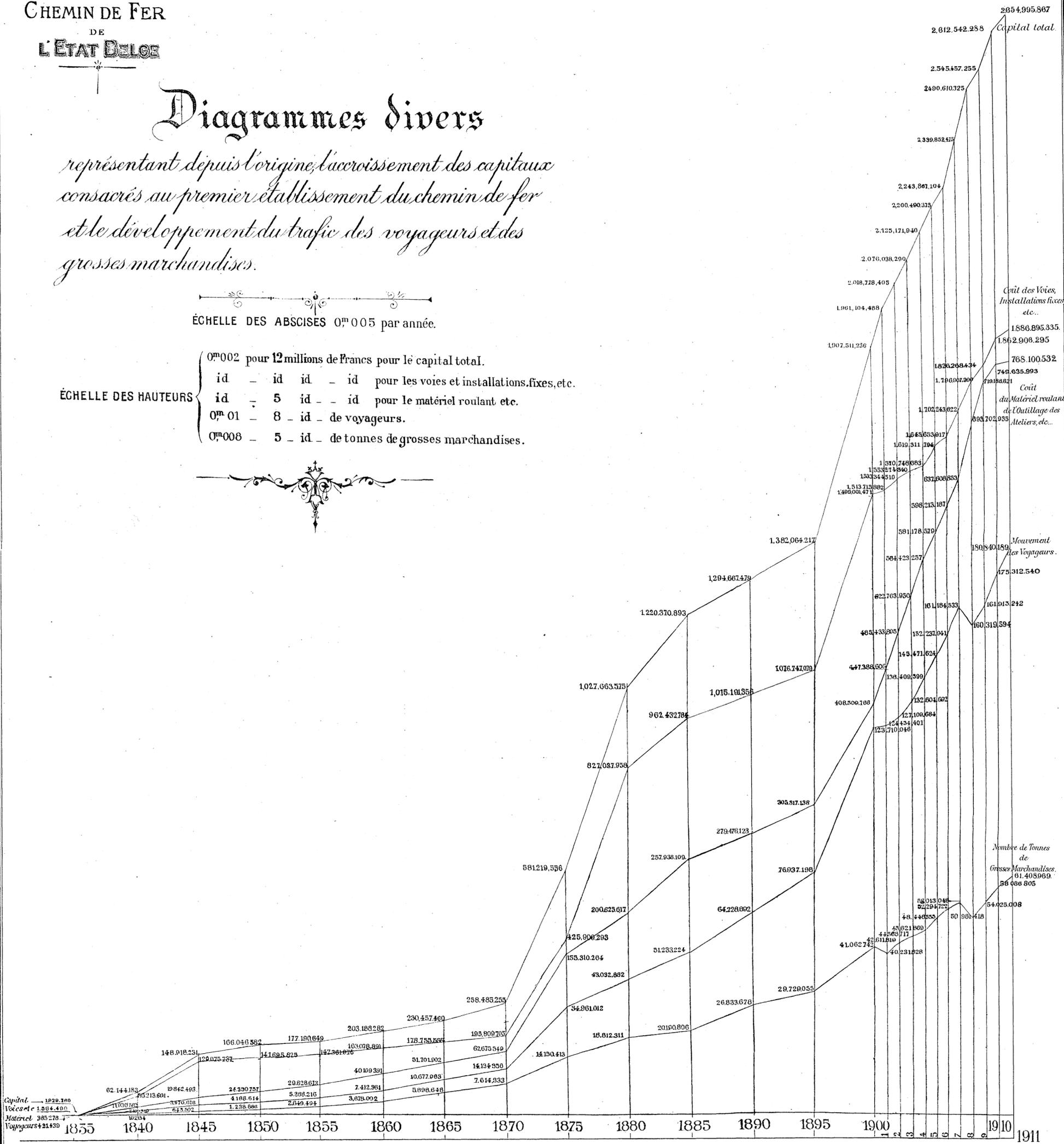
Diagrammes divers

représentant depuis l'origine, l'accroissement des capitaux consacrés au premier établissement du chemin de fer et le développement du trafic des voyageurs et des grosses marchandises.

ÉCHELLE DES ABSCISES 0^m005 par année.

ÉCHELLE DES HAUTEURS

- 0^m002 pour 12 millions de francs pour le capital total.
- id - id id - id pour les voies et installations fixes, etc.
- id - 5 id - id pour le matériel roulant etc.
- 0^m01 - 8 - id - de voyageurs.
- 0^m008 - 5 - id - de tonnes de grosses marchandises.



(1)

PARTIE B.
POSTES

(c)

POSTES

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. — SERVICE INTERNATIONAL.

Parmi les faits intéressant le service international, il y a lieu de relever, en 1911 :

1^o l'extension du service des lettres avec valeur déclarée au Brésil, à la Colonie britannique de l'Afrique orientale et Uganda ;

2^o l'établissement d'un service des mandats de poste avec la Colonie française de Madagascar, la République de Costa-Rica et les Etats Malais de Johore, Kedah, Kelantan et Perlis.

§ 2. — SERVICE INTÉRIEUR.

En ce qui concerne le régime postal intérieur, il convient de signaler :

1^o la faculté accordée au public de barrer les mandats et bons de poste, à l'effet de rendre ces titres payables à l'intervention d'une banque.

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 1911	142,368,416	73,808,257	218,176,673
	En 1910	137,362,588	71,334,087	208,696,675
	Différences en 1911	+ 5,005,828 ou + 3.64 p. %	+ 4,474,170 ou + 6.27 p. %	+ 9,479,998 ou + 4.54 p. %
Cartes postales	En 1911	96,340,833	26,914,613	123,255,446
	En 1910	93,404,350	26,331,862	119,736,212
	Différences en 1911	+ 2,936,483 ou + 3.14 p. %	+ 582,751 ou + 2.21 p. %	+ 3,519,236 ou + 2.94 p. %
Totaux	En 1911	238,709,251	102,722,870	341,432,121
	En 1910	230,766,938	97,665,949	328,432,887
	Différences en 1911	+ 7,942,313 ou + 3.44 p. %	+ 5,056,921 ou + 5.18 p. %	+ 12,999,234 ou + 3.96 p. %

La progression accusée par ces chiffres est due au développement normal des affaires commerciales pendant l'exercice écoulé.

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 1911, de 11,646,024 contre 9,640,852 en 1910. C'est, pour 1911, une augmentation de 2,005,172 cartes ou 20.80 p. c.

I, p. B, 17, et III, p. B, 22. En 1911, la poste a, en outre, transporté 37,592,456 lettres de service. C'est, sur 1910 (36,091,149), une augmentation de 1,501,507 lettres ou 5.61 p. c.

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

	JOURNAUX.	IMPRIMÉS.	ÉCHANTILLONS.	PAPIERS D'AFFAIRES.
En 1911.	480,198,608	261,797,174	10,904,353	4,326,331
En 1910	471,961,993	246,988,121	10,837,831	4,158,984
Différences en 1911.	+ 8.233,615 ou + 1.79 p %	+ 14,809,353 ou + 6.00 p %	+ 66,522 ou + 0.61 p %	+ 167,347 ou + 4.02 p %

La décomposition de ces chiffres est donnée à l'annexe III.

§ 2. — LETTRES ORDINAIRES.

Le nombre des lettres ordinaires échangées *entre les bureaux belges* était de 433,477,770 en 1910; il est de 440,137,000 en 1911; augmentation : 4,939,230 lettres ou 5.67 p. c. III, p. B, 22.

Le nombre total des lettres ordinaires *expédiées de Belgique à destination de l'intérieur et de l'étranger* est, pour 1911, de 479,821,259.

C'est une moyenne de 24.01 lettres par habitant, en prenant pour base de calcul la population du royaume au 31 décembre 1911 (7,490,411 habitants). Cette moyenne était de 23 par habitant pour 1910.

La proportion des lettres non ou insuffisamment affranchies a été, en 1911, de 4.55 pour mille lettres expédiées (781,770 sur 479,821,259).

En 1911, *il est tombé au rebut* 373,759 lettres et cartes postales originaires de Belgique. Sur ce nombre, 133,932 lettres et cartes postales (36.18 p. c.) ont pu être distribuées après ouverture ou vérification. III, p. B, 23.

En 1910, il y avait eu 399,323 lettres et cartes postales-rebut, dont 123,876 (31.50 p. c.) avaient été remplacées.

Le nombre des lettres *réclamées* a été, en 1911, de 8,743, dont 470 renfermaient des valeurs au porteur, montant ensemble à fr. 9,033.99. Il en a été retrouvé 1,841 ou 21.00 p. c., parmi lesquelles 5 contenaient pour fr. 209 de valeurs au porteur.

Le nombre de ces lettres avait été, pour 1910, de 8,518, dont 203 contenaient des valeurs au porteur pour la somme totale de fr. 7,787.33. Sur ce nombre, 1,880 lettres ou 22.00 p. c., dont 11 renfermaient pour fr. 193.00 de valeurs au porteur, avaient pu être restituées aux réclamants.

Le nombre des lettres ordinaires échangées *en service international* était de 68,249,769 en 1910; il est de 72,373,303 en 1911; augmentation : 4,323,534 ou 6.53 p. c. III, p. B, 22.

§ 3. — LETTRES RECOMMANDÉES.

III, p. B, 22. Le nombre des lettres recommandées privées, en service intérieur, s'est élevé de 1,952,728 en 1910, à 2,016,073 en 1911, soit 63,545 envois ou 3.24 p. c. en plus pour 1911.

18 objets recommandés ont été perdus dans le service belge en 1911.

Le mouvement international a donné lieu, en 1911, à un échange de 3,056,994 lettres recommandées. C'est, sur 1910 (2,888,733), une augmentation de 148,261 ou 5.15 p. c.

§ 4. — LETTRES ET BOÎTES AVEC VALEUR DÉCLARÉE

II, p. B, 18 et
III, p. B, 22. En 1911, il a été expédié 245,543 lettres assurées, en provenance et à destination du royaume, d'une valeur totale de fr. 574,044,949.79. C'est, sur 1910, une diminution de 46,747 en nombre et de fr. 44,477,840.09 en valeur.

Le montant moyen de l'assurance par lettre a été de 1,757 francs pour 1911; il était de 1,651 francs en 1908, de 1,615 francs en 1909 et de 1,674 francs en 1910.

Le produit des primes d'assurance et de la taxe fixe perçues, en 1911, sur les valeurs à l'intérieur atteint fr. 401,524.50. C'est, sur 1910, une diminution de fr. 3,467.90. Le montant de la taxe au poids de ces mêmes envois est de fr. 43,451.60 en 1911, contre fr. 45,994.60 en 1910, soit une diminution de fr. 543.00.

En service international, il a été échangé 486,494 lettres de l'espèce, valant ensemble fr. 479,779,874.54. Comparativement au mouvement de 1910, c'est une augmentation de 958 en nombre et de fr. 2,697,098.84 en valeur.

Quant au service des boîtes avec valeur déclarée, il a donné lieu, en 1911, à un échange de 44,466 boîtes, dont le montant global s'élève à fr. 4,455,016.65. C'est, sur 1910, une augmentation de 1,457 en nombre et de fr. 604,855.44 en valeur.

Le mouvement général des lettres et des boîtes avec valeur déclarée (service intérieur et service international) atteint donc, en 1911, le nombre de 443,503 envois, représentant une valeur de fr. 557,949,840.76, avec un produit de fr. 255,068.50.

1 lettre-valeur a été perdue en 1911.

§ 5. — ENVOIS EXPRESS.

III, p. B, 23. Le nombre des envois express qui ont été remis dans le royaume a été, en 1911, de 2,948,659 environ; 231,794 envois ont été délivrés par la Poste et 2,716,845 par le télégraphe.

Comparativement au mouvement de ces envois en 1910 (2,866,071), l'augmentation est de 82,568 (ou 2.88 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 1911, à 2,586,405 (1) et le montant à fr. 405,625,708.17. Dans ces chiffres ne sont pas compris : II, p. B, 18,
III, p. B, 20
et 21.
1^o 93,847 titres, s'élevant ensemble à fr. 27,000,872.49, délivrés en liquidation de bordereaux d'effets de commerce ; 2^o une somme de 1,056,484 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. 2,059,555.51, payée, pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec prime. Ces deux dernières sommes ont produit une taxe respective de fr. 5,278.70 et fr. 4,185.10. L'augmentation sur l'année précédente est de 85,816 mandats (3.75 p. c.), d'une valeur totale de fr. 41,237,472.06 (11.52 p. c.).

Le produit des taxes a dépassé de fr. 31,237.60 (4.48 p. c.) celui de l'exercice précédent.

La valeur moyenne du mandat, qui était de fr. 158.59 en 1910, s'est élevée à fr. 169.97 en 1911.

En 1911, il a été créé pour le service des versements et des paiements (par transfert) en compte courant 80,268 mandats de versement pour une somme globale de fr. 96,941,299.98 et 67,805 mandats de paiement au montant total de fr. 22,941,255.05. Ces mandats spéciaux ont été confondus avec les mandats ordinaires.

§ 2. — BONS DE POSTE.

Il a été délivré, en 1911, 1,981,959 bons de poste, d'un montant global de 16,841,591 francs, soit en plus, sur l'année 1910, 8,875 titres (0.45 p. c.), représentant une valeur de 83,019 francs (0.50 p. c.). II, p. B, 18,
III, p. B, 20
et 21,

La recette effectuée du chef des taxes perçues a augmenté de fr. 1,018.20 (0.81 p. c.).

§ 3. — MANDATS (SERVICE INTERNATIONAL).

Pendant l'exercice 1911, il a été émis en Belgique 765.785 mandats internationaux, d'un montant total de fr. 60,460,575.25. C'est, sur 1910, une augmentation de 16,154 (2.16 p. c.) pour le nombre et de fr. 6,924,743.58 (12.95 p. c.) pour la valeur des titres. II, p. B, 18,
III, p. B, 20
et 21.

Il a été payé, pendant le même exercice, 747,755 mandats de l'étranger, d'un montant total de fr. 54,776,550.52; l'augmentation, sur l'exercice 1910, est de 2,513 mandats (0.54 p. c.), d'une valeur totale de fr. 2,221,108.97 (4.25 p. c.).

Le produit des taxes a été de fr. 592,027.09, soit une augmentation de fr. 16,710.54 (4.45 p. c.) sur l'année précédente.

(1) Y compris 88,016 mandats émis sans taxe pour les besoins du service.

Annexes
à consulter.

En 1911, il a été exécuté 1,091 virements internationaux pour une somme globale de fr. 1,899,711.92, au départ et à l'arrivée. Ces transferts ont été confondus avec les mandats originaires et à destination de l'étranger.

B. — EFFETS DE COMMERCE.

§ 1^{er}. — ACCEPTATION.

II, p. B, 19,
III, p. B, 22
et 23.

En 1911, 47,090 effets de commerce ont été déposés à l'acceptation et les taxes perçues de ce chef se sont élevées à fr. 9,418, soit une augmentation de 41.49 p. c. comparativement à l'exercice précédent (42,238 effets ayant rapporté fr. 8,447.60 de taxes).

Il a été fait 275 protêts par huissiers et 168 par agents des postes.

§ 2. — ENCAISSEMENT.

II, p. B, 19,
III, p. B, 22
et 23.

Il a été déposé, en 1911, 3,846,216 effets, s'élevant ensemble à fr. 975,980,412.46. C'est, sur 1910, une augmentation de 84,633 en nombre (2.25 p. c.) et de fr. 59,582,401.14 (4.25 p. c.) sous le rapport de la valeur.

Les taxes perçues se sont élevées à fr. 1,419,233.85, dépassant de fr. 45,862.55, ou 5.34 p. c., le produit de l'exercice précédent.

Il a été dressé 79,248 protêts par huissiers et 156,762 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. 154,238,410.11, chiffre supérieur de fr. 17,097,888.21 au montant des versements opérés en 1910.

C. — COUPONS D' ACTIONS ET D'OBLIGATIONS ; TITRES AMORTIS.

II, p. B, 20,
III, p. B, 22
et 23.

Il a été déposé, en 1911, 102,472 coupons (1) et titres amortis, montant ensemble à fr. 982,219.51.

Le nombre de ces valeurs, déposées en 1910, avait été de 108,751 et le montant, de fr. 1,042,916.64.

Il y a donc eu diminution de 6,279 (5.77 p. c.) quant au nombre des valeurs et de fr. 60,697.15 (5.82 p. c.) quant au montant.

Le produit de la taxe, qui s'est élevé à fr. 2,132.10 en 1910, n'a atteint, en 1911, que fr. 2,030.44, soit une différence en moins de fr. 121.66 (5.65 p. c.) sur l'exercice écoulé.

D. — QUITTANCES (SERVICE INTÉRIEUR).

II, p. B, 29,
III, p. B, 22
et 23.

La progression constatée chaque année dans le mouvement des quittances d'encaissement s'est maintenue en 1911.

L'augmentation du nombre des titres déposés (15,845,741) est de 675,805

(1) 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.

(5.15 p. c.) et celle du montant de ces titres (fr. 615,294,178.83), de fr. 38,343,220.80 (6.67 p. c.).

La recette du chef de la taxe s'est élevée à fr. 2,453,109.05, soit une différence en plus de fr. 137,859.85 (5.95 p. c.).

Les chiffres indiqués ci-dessus comprennent 107,606 quittances de remboursement d'une somme de fr. 1,175,411.73 et qui ont rapporté fr. 17,281.10 de taxe.

Les versements en compte courant à la Banque nationale de Belgique effectués, en 1911, au profit des déposants de quittances ou de tiers désignés par eux, se sont élevés à fr. 95,236,179.13, contre fr. 82,735,516.98 pour 1910.

E. — RECOUVREMENTS DE VALEURS DE L'ÉTRANGER.

Les offices étrangers nous ont transmis 161,976 valeurs de recouvrement en 1911, contre 167,720, en 1910, d'où une diminution de 5,744 (3.42 p. c.).

Le montant de ces titres, qui s'élevait en 1910 à fr. 6,719,716.21, à été de fr. 7,169,061.60 en 1911. L'augmentation a donc été de fr. 449,345.39 (6.69 p. c.).

La rétribution d'encaissement prélevée (fr. 12,899.50) a augmenté de fr. 58.60 (0.50 p. c.).

Parmi ces valeurs, figurent 46,513 envois contre remboursement, d'un montant global de fr. 1,153,352.61 et pour lesquels il a été perçu fr. 3,790.70 du chef de la taxe d'encaissement des envois recouvrés.

F. — ABONNEMENTS AUX JOURNAUX.

Il a été souscrit, en 1911, 906,043 abonnements ayant produit une taxe proportionnelle de fr. 105,046.45.

Ces chiffres, comparés à ceux de l'exercice 1910, accusent une augmentation de 114,215 (14.42 p. c.) quant au nombre, et de fr. 11,215.66 (12.21 p. c.) du chef de la taxe.

G. — CAISSES D'ÉPARGNE, DE RETRAITE ET D'ASSURANCES.

Ainsi qu'il résulte des tableaux ci-après, les opérations faites dans les bureaux de poste pour le compte des Caisses d'épargne, de retraite et d'assurances, ont généralement continué à progresser.

Caisse d'épargne.

	VERSEMENTS.		REMBOURSEMENTS.		Livrets existant au 31 décembre.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1911	3,654,900	281,245,164	1,287,415	248,497,195 85	2,472,697	861,690,959 99
En 1910	5,710,967	271,771,549	1,252,461	256,500,547 05	2,584,511	814,251,161 62
Différences en 1911	- 76 067	+ 9,471,615	+ 54,952	+12,196,848 82	+ 88,186	+47,459,798 57
	ou -2.05 p. c.	ou + 5.48 p. c.	ou + 4.16 p. c.	ou + 5.16 p. c.	ou + 5.70 p. c.	ou + 5.85 p. c.

	Achats de fonds publics.		Réalizations de fonds publics.		Carnets de rentes existant au 31 décembre.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	VALEUR NOMINALE.
En 1911	42,070	55,404,959 79	15,256	54,754,665 45	117,231	447,882,900
En 1910	44 275	64,224,255 06	16,026	57,202,812 21	115,112	427,584,500
Différences en 1911	- 2,205	-8,819,295 27	- 770	- 2,468,146 78	+ 4,150	+ 20 298,600
	ou - 4 98 p. c.	ou - 15 75 p. c.	ou - 4.80 p. c.	ou - 6.65 p. c.	ou + 5.66 p. c.	ou + 4.75 p. c.

Caisse de retraite.

	VERSEMENTS.		PAYEMENTS.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1911	780,518	7,774,495	95,985	2,644,542 12
En 1910	754,896	7,427,585	74,829	2,271,584 88
Différences en 1911	+ 45,422	+ 546,908	+ 21,154	+ 372,757 24
	ou + 6.18 p. c.	ou + 4.67 p. c.	ou + 28.27 p. c.	ou + 16.41 p. c.

Caisse d'assurances.

	VERSEMENTS.		PAYEMENTS.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1911	9,140	648,114	120	65,559 90
En 1910	8,450	599,565	104	51,758 62
Différences en 1911	+ 690	+ 48,551	+ 16	+ 15,781 28
	ou + 8.16 p. c.	ou + 8.10 p. c.	ou + 15.38 p. c.	ou + 26.65 p. c.

Des indications plus détaillées figurent dans le compte rendu publié par l'Administration de la Caisse générale d'épargne et de retraite.

H. — PERMIS DE PÊCHE.

Le nombre de permis délivrés en 1911, s'est élevé à 95,018 et le montant à fr. 209,148. En 1910, ce nombre avait été de 87,855 et le montant de fr. 199,797.

II, p. B, 20.
III, p. B, 22
et 23.
VI, p. B, 26.

On constate donc une augmentation de 5,165 (5.88 p. c.) quant au nombre et de fr. 9,351 (4.68 p. c.) quant au montant.

Le produit de la taxe, qui avait été, en 1910, de fr. 9,541.40, s'est élevé, en 1911, à fr. 9,864.20, soit une augmentation de fr. 322.80 (3.60 p. c.).

I. — TIMBRAGE DE PAPIERS ET DÉBIT DE PAPIERS TIMBRÉS.

Les droits perçus pour le compte de l'administration de l'enregistrement, du chef de papiers à timbrer à l'extraordinaire, se sont élevés, en 1911, à fr. 70,467.20; cette somme est supérieure de fr. 58.45 ou 0.08 p. c. au montant des droits perçus en 1910 (fr. 70,408.75).

La vente de papiers timbrés et de timbres adhésifs, qui avait été de fr. 259,954.75 en 1910, n'a atteint que fr. 255,276.45 en 1911, soit une diminution de fr. 4,658.50 ou 1.79 p. c.

J. — PAYEMENT DES ALLOCATIONS ACCORDÉES EN VERTU DE L'ARTICLE 9 DE LA LOI DU 10 MAI 1900 SUR LES PENSIONS DE VIEILLESSE.

Le montant des paiements effectués en 1911, du chef des allocations de vieillesse, s'est élevé à 13,728,590.

IV.

Bureaux de poste et boîtes aux lettres.

Il y avait, à la fin de 1910, 1,574 bureaux; au 31 décembre 1911, nous comptons 1,652 bureaux, dont 58 ne pourront être mis en activité qu'en 1912.

Parmi ces 1,652 bureaux se trouvent 552 sous-perceptions, 14 bureaux de dépôt de poste, 269 dépôts-relais et 151 agences.

A la fin de 1910, il y avait 10,795 boîtes aux lettres; en 1911, le nombre en a été porté à 11,145, soit 548 nouveaux placements.

	En 1911.	En 1910.	Différence pour 1911.
Boîtes attachées aux malles-poste	57	58	— 1
— aux trains vicinaux	220	215	+ 5
Lettres recueillies dans les boîtes des malles-poste	264,990	284,555	— 19,545

V.

Distribution et transmission des correspondances.

§ 1^{er}. — SERVICE DE DISTRIBUTION.

En 1910, le nombre des facteurs chargés du service de la distribution des correspondances, des levées de boîtes, etc., était de 5,826. En 1911, il s'est élevé à 6,144; augmentation : 318.

Des 2,632 communes du royaume, il y en a 9 qui sont desservies neuf fois par jour, 12 qui sont desservies six ou sept fois, 80 qui sont desservies cinq fois, 226 quatre fois, 400 trois fois, 1,620 deux fois et 285 une fois.

§ 2. — SERVICE DE TRANSMISSION.

Bureaux ambulants (wagons-poste). — Comme en 1910, les lignes parcourues par les bureaux ambulants ont été, en 1911, au nombre de 22, sur lesquelles ont circulé 64 bureaux ambulants effectuant chacun un voyage quotidien. En 1910, le nombre des ambulants était de 63.

Le parcours journalier moyen des wagons-poste était, en 1910, de 6,747 kilomètres; en 1911, il a été de 6,716 kilomètres; diminution : 31 kilomètres.

Services de malles-poste. — Ces services ont été, en 1911, au nombre de 60, soit 1 de moins qu'en 1910 (61).

Le trajet journalier moyen des malles-poste a été en 1911 de 2,252 kilomètres, soit 84 kilomètres de moins qu'en 1910 (2,336).

En 1911, les services de malles-poste ont transporté 154,393 voyageurs, soit 16,060 de moins qu'en 1910 (170,453).

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 1911.		En 1910.		Différences pour 1911.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
Fonctionnaires et employés, y compris les commis d'ordre et sous-percepteurs.	3,453	363	3,350	329	+ 403	+ 36
Facteurs, gens de service et autres agents subalternes.	6,614	135	6,257	121	+ 357	+ 14
	10,067	500	9,607	450	+ 460	+ 50
Totaux.	10,567		10,057		+ 510	
Pour mémoire : Agents de dépôt et gérants d'agence.	30	109	25	110	+ 5	- 1
	139		135		+ 4	

VII.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. — RECETTE.

La recette faite en 1911 s'élève à fr. 40,774,771.19, soit une augmentation de fr. 661,253.13, ou de 1.62 p. c., sur celle de 1910, qui était de fr. 40,113,518.06.

§ 2. — DÉPENSE.

La dépense s'est élevée en 1911 à la somme de fr. 21,485,022.10, à laquelle doit être ajoutée la quote-part des postes dans les frais généraux d'administration, fixée, pour 1911, à 697,088 francs.

La dépense totale s'étant élevée à fr. 22,182,110.10 et la recette brute à fr. 40,774,771.19, le rapport entre ces deux sommes est de 54.40 p. c.

La recette nette s'élève, pour 1911, à fr. 18,592,661.09.

Les sommes ci-dessus ne comprennent pas : a) 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; b) le montant des traitements et salaires des agents de la direction de l'électricité, du chef des prestations accomplies pour la poste, pendant l'année 1911.

15,

ANNEXES
DE LA PARTIE B

N° 1. — *Mouvement des correspondances, d'après les moyennes*

ANNÉES.	LETRES PRIVÉES, DE TOUTES CATÉGORIES.							
	DE ET POUR L'INTÉRIEUR.		DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.		DE ET POUR L'INTÉRIEUR.	
	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.	41,406,219	4.47	16,902,672	3.65	58,008,891	4.23	5,970,519	28.19
1875.	42,806,823	4.44	17,715,948	4.81	60,522,771	4.33	6,571,800	26.81
1876.	43,491,996	4.61	18,354,580	3.60	61,846,576	2.18	6,893,340	17.45
1877.	44,905,003	3.25	18,736,091	2.08	63,641,094	2.90	10,031,658	42.80
1878.	45,307,469	0.90	19,152,644	2.22	64,460,113	1.29	11,130,912	10.96
1879.	48,456,443	6.94	20,570,806	7.40	69,026,949	7.08	14,426,918	26.91
1880.	50,868,309	4.89	22,550,749	9.63	73,419,058	6.36	14,778,322	4.61
1881.	51,409,277	6.96	23,218,211	2.96	74,627,488	5.73	16,730,012	13.21
1882.	57,307,849	5.33	24,321,460	4.75	81,629,309	5.46	18,394,220	9.95
1883.	60,314,489	5.23	26,115,115	7.37	86,429,304	5.88	18,853,114	2.49
1884.	61,021,460	1.17	27,182,030	4.09	88,203,550	2.05	19,799,000	5.02
1885.	62,267,599	2.04	29,230,554	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	3.81	26,377,297	6.98	90,940,333	4.73	23,212,202	8.39
1889.	68,079,200	5.45	27,388,161	3.83	95,467,361	4.98	28,453,048	22.58
1890.	67,306,796	- 1.13	28,177,695	2.88	95,484,491	0.018	31,014,761	9.00
1891.	68,679,999	2.04	29,122,556	3.35	97,802,555	2.43	31,170,984	0.50
1892.	70,276,390	2.32	29,018,851	- 0.36	99,295,241	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	6.61
1895.	78,256,362	4.18	31,664,643	2.81	109,921,005	3.78	37,695,866	6.11
1896.	77,234,038	- 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.	86,042,787	4.28	36,997,464	4.69	123,040,251	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	41,391,326	5.89	137,617,928	5.70	51,178,010	10.00
1901.	101,501,260	5.48	44,213,518	6.82	145,714,808	5.88	55,664,856	8.77
1902.	103,563,351	2.03	48,467,371	9.62	152,030,722	4.33	60,006,492	7.80
1903.	106,075,075	2.43	50,206,008	3.59	156,281,083	2.80	63,404,666	5.66
1904.	106,045,402	- 0.03	49,951,375	- 0.51	155,996,778	- 0.18	67,794,558	6.92
1905.	111,487,182	5.13	51,912,816	9.93	166,399,998	6.67	75,249,148	11.00
1906.	115,550,256	3.64	56,767,830	3.38	172,318,086	3.56	77,158,302	2.54
1907.	119,958,460	3.81	59,863,610	5.45	179,822,070	4.33	80,354,193	4.14
1908.	123,796,537	3.20	58,749,642	- 1.86	182,546,179	1.51	82,404,062	2.55
1909.	128,105,827	3.48	65,516,970	11.52	193,622,497	6.07	87,078,302	5.67
1910.	137,552,588	7.23	71,334,087	8.88	208,696,675	7.79	93,404,350	7.26
1911.	142,368,416	3.64	75,808,257	6.27	218,176,673	4.54	96,310,835	3.14
Augmentation annuelle moyenne pendant les cinq dernières années.	5,363,632	4.27	3,308,085	6.05	9,171,717	4.85	3,836,507	4.55

(4) Pour les années antérieures à 1870, voir le Compte rendu de 1884, annexe XCI.

fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1911 (1).

CARTE POSTALES.				LETTRES DE SERVICE.		JOURNAUX.		IMPRIMÉS.	
DE CE 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	»	687,349	»	6,851,572	— 46.19	49,403,536	5.40	18,033,253	— 0.51
6,391	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	52,774,524	2.98	25,967,383	17.93
65,312	305.16	6,035,861	29.15	8,439,177	2.46	58,825,598	11.47	30,094,207	15.89
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	294.44	9,984,320	27.21	8,868,500	4.34	68,969,000	5.33	31,753,000	— 4.75
1,639,638	50.29	11,671,296	16.89	9,201,495	3.75	72,058,000	4.48	30,473,000	— 4.03
2,015,602	24.75	13,176,514	12.89	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	9.86	69,712,000	4.82	28,011,000	— 2.11
3,337,906	28.69	18,116,228	8.35	11,633,250	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
4,492,656	17.38	22,586,876	14.26	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	13,793,075	4.57	94,322,000	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	— 6.31
5,515,068	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	8.48	15,977,216	7.83	95,837,755	4.93	59,960,862	5.82
5,878,626	37.60	34,331,674	24.91	17,021,282	6.53	91,546,377	— 4.48	68,457,974	14.17
5,850,316	— 0.48	36,865,077	7.38	16,567,965	— 2.66	94,639,558	3.37	73,599,461	7.51
6,053,257	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	4.53	88,274,979	7.68
6,873,466	8.36	40,495,766	2.38	19,103,155	6.77	108,221,087	7.48	80,579,743	— 8.72
6,977,737	1.49	42,502,135	5.74	20,578,796	7.72	103,449,177	— 4.51	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	89,061,193	8.26
8,008,546	7.04	45,376,318	0.44	20,597,401	— 0.91	101,543,576	— 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	96,456,423	5.68
9,836,385	9.76	53,174,433	7.60	23,455,925	4.34	122,451,704	10.73	107,960,411	11.93
11,276,746	14.64	57,800,288	8.70	24,419,478	2.83	127,701,208	4.29	114,924,160	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	76,759,436	8.75	27,393,304	3.90	139,744,644	4.44	154,492,624	15.73
18,214,746	8.90	81,649,412	6.37	28,304,902	3.33	134,639,453	— 3.65	162,972,771	5.49
20,055,204	9.92	87,849,762	7.59	29,468,749	4.11	138,342,249	2.75	173,535,247	6.48
21,486,639	7.44	96,735,787	10.12	31,440,480	6.69	147,756,316	6.80	185,420,949	6.85
22,512,486	4.77	99,670,788	3.03	32,667,326	3.90	152,250,550	5.04	197,754,969	6.65
23,517,906	4.47	103,872,099	4.22	33,682,159	3.14	152,682,516	0.28	197,570,577	— 0.09
22,652,506	— 3.68	105,056,568	4.14	35,194,749	4.49	155,721,476	4.99	207,562,321	5.06
25,523,122	12.67	112,001,424	7.13	35,473,873	0.79	160,521,278	3.08	220,865,628	6.41
26,331,862	3.17	119,736,212	6.34	56,091,449	1.74	171,964,993	7.43	246,988,121	11.83
26,914,613	2.21	123,255,448	2.94	37,392,456	3.61	180,198,608	4.79	261,797,474	6.00
880,425	3.77	4,716,932	4.36	945,026	2.75	5,589,612	3.45	12,808,504	5.84

N° II. — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste* (1).

Comparaison des années 1911 et 1910.

		ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1911.	
		1911.	1910.		
Lettres et boîtes avec valeur déclarée.					
Nombre des lettres	originaires de l'in- térieur	à destination de l'intérieur.	215,343	232,090	— 16,747
		— de l'étranger.	69,156	70,207	— 1,051
	Ensemble.		284,499	302,297	— 17,798
	originaires de l'étranger		117,338	115,349	+ 1,989
Ensemble.		401,837	417,646	— 15,809	
Nombre des boîtes	originaires de l'intérieur à destination de l'étranger		1,885	1,230	+ 655
	originaires de l'étranger		9,581	8,799	+ 782
	Ensemble.		11,466	10,029	+ 1,437
	Totaux.		413,303	427,675	— 14,372
Montant des lettres	originaires de l'in- térieur	à destination de l'intérieur.	371,014,949 79	388,492,789 88	— 14,477,840 09
		— de l'étranger.	83,820,299 29	87,783,705 43	— 3,963,406 14
	Ensemble.		457,835,249 08	476,276,495 31	— 18,441,246 23
	originaires de l'étranger		95,959,575 05	89,299,070 07	+ 6,660,504 98
Ensemble.		553,794,824 13	565,575,565 38	— 11,780,741 25	
Montant des boîtes	originaires de l'intérieur à destination de l'étranger		1,181,328 75	803,791 10	+ 380,537 65
	originaires de l'étranger.		2,970,687 88	2,746,370 09	+ 224,317 79
	Ensemble.		4,155,016 63	3,550,161 19	+ 604,855 44
	Totaux.		557,949,810 76	569,425,726 57	— 11,475,885 81
Produit	port.		79,323 35	79,710 75	— 387 40
	droit proportionnel et droit fixe réunis.		153,744 95	161,771 88	— 6,026 63
	Totaux.		235,068 30	241,482 33	— 6,414 03
Nombre de lettres perdues ou spoliées		1	5	— 4	
Montant total des valeurs perdues et remboursées		(*) 1,290	(*) 4,279 20	— 2,989 20	
Mandats et bons de poste.					
Nombre de	mandats de et à destination de l'intérieur.		(*) 2,386,403	(*) 2,300,587	+ 85,816
	bons de poste.		1,981,939	1,973,066	+ 8,873
	mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger.		(*) 763,783	747,629	+ 16,154
	Ensemble.		5,132,125	5,021,282	+ 110,843
	mandats originaires de l'étranger		(*) 747,753	745,240	+ 2,513
Totaux.		5,879,878	5,766,522	+ 113,356	

(1) Outre les valeurs mentionnées au présent tableau, la Poste n, en 1911, transporté celles que renfermaient 5,055,067 lettres recommandées. 1 de ces lettres a été perdue dans le service belge.

(*) Dont fr. 1,250 à charge du Trésor.

(*) Dont fr. 4,219,20 à charge du Trésor.

(1) a) Non compris : 1° 95,817 mandats, s'élevant à fr. 27,000,872.49, émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce; 2° une somme de fr. 1,036,484 (taxe fr. 5,278.70), liquidée, pour compte du Département de l'Agriculture, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues impropres à la consommation, et 5° une somme de fr. 2,059,555.51 (taxe fr. 4,185.10) payée, pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec prime.

b) Il a été émis pour le service des versements et des paiements (par transfert) en compte courant 80,268 mandats de versement pour une somme globale de fr. 96,941,299.98 et 67,803 mandats de paiement au montant total de fr. 22,941,255.05. Ces mandats spéciaux ont été confondus avec les mandats ordinaires.

c) Il a été exécuté pour le service des virements internationaux, 4,091 transferts au départ et à l'arrivée, pour une somme globale de fr. 4,399,711.92. Ces fonds ont été confondus avec le montant des mandats originaires et à destination de l'étranger.

(*) a) Non compris : 1° 96,564 mandats s'élevant à fr. 27,355,570.26 émis en liquidation d'effets de commerce; 2° une somme de fr. 926,765 (taxe fr. 2,992.10), liquidée, pour compte du Département de l'Agriculture, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues impropres à la consommation, et 5° une somme de fr. 2,059,046.50 (taxe fr. 4,246.55), payée, pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec prime.

b) Il a été créé pour le service des versements et des paiements (par transfert) en compte courant, 56,720 mandats de versement pour une somme globale de fr. 69,211,159.25 et 46,091 mandats de paiement au montant total de fr. 19,181,264.93. Ces mandats spéciaux ont été confondus avec les mandats ordinaires.

c) Du 1^{er} novembre au 31 décembre, il a été exécuté pour le service des virements internationaux (créé par arrêté royal du 15 octobre 1910 et inauguré le 1^{er} novembre suivant), 167 transferts au départ et à l'arrivée, pour une somme globale de fr. 289,069.22. Ces fonds ont été confondus avec le montant des mandats originaires et à destination de l'étranger.

N° II. (Suite). — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste.*

Comparaison des années 1911 et 1910.

		ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1911.	
		1911.	1910		
Montant des	}	mandats de et à destination de l'intérieur	(¹) 405,623,708 47	(²) 364,386,236 41	+ 41,237,472 06
		bons de poste	46,841,591	46,758,572	+ 83,019
		mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger.	(¹) 60,460,873 25	53,535,829 67	+ 6,924,743 58
		Ensemble	482,925,872 42	434,680,637 78	+ 48,245,234 64
		mandats originaires de l'étranger	54,776,350 32	52,555,241 35	+ 2,221,108 97
	Totaux	537,702,222 74	487,235,879 13	+ 50,466,343 61	
Produit de la taxe.	}	Mandats du service intérieur	728,402 50	697,164 90	+ 31,237 60
		Bons de poste	426,354 50	425,336 30	+ 4,018 20
		Mandats du service international	392,027 09	375,316 55	+ 16,710 54
		Totaux	4,246,784 09	4,197,817 75	+ 48,966 34
Mandats et bons de poste remboursés à charge du Trésor.	}	Nombre	24	27	— 3
		Montant	4,209 42	4,778 87	— 569 45
Effets de commerce.					
a. <i>Acceptation.</i>					
		Nombre d'effets déposés	47,090	42,238	+ 4,852
		Produit de la taxe	9,418	8,447 60	+ 970 40
Nombre de protêts	}	par huissiers	275	368	— 93
		par agents des postes	468	233	— 63
b. <i>Encaissement.</i>					
Nombre d'effets	}	déposés	3,846,216	3,761,583	+ 84,633
		encaissés	3,565,773	3,483,694	+ 82,079
Montant des effets	}	déposés	975,980,412 46	936,398,011 32	+ 39,582,401 14
		encaissés	(³) 914,270,714 64	(⁴) 877,865,623 36	+ 36,405,088 28
		Produit de la taxe	(⁵) 4,419,233 85	4,273,374 30	+ 45,862 55
Nombre d'effets protestés	}	par huissiers	79,248	77,982	+ 4,266
		par agents des postes	456,762	453,874	+ 2,888

¹) Voir note (1) de la page 18.

²) Voir note (2) de la page 18.

³) Dont fr. 154,258,410.14 liquidés par versements en compte courant à la Banque nationale de Belgique.

⁴) Dont fr. 157,140,521.90 liquidés par versements en compte courant à la Banque nationale de Belgique.

⁵) Y compris les taxes perçues pour l'envoi d'avis de paiement ou de non-paiement (fr. 1,703.80) et pour le paiement, aux facteurs en tournée, d'effets non soldés à présentation (fr. 488 80).

N° II. (Suite.) — Mouvement des valeurs confiées à la Poste.

Comparaison des années 1911 et 1910.

	ANNÉES.		DIFFÉRENCES pour 1911.
	1911.	1910.	
Quittances.			
Encaissement.			
Nombre de quittances déposées (service intérieur)	(1) 13,845,741	43,169,938	+ 675,803
Montant des quittances	} déposées	(2) 571,950,958 03	+ 38,343,220 80
	} encaissées	494,412,616 82	+ 31,018,774 50
Produit de la taxe	(3) 2,453,109 05	2,315,249 20	+ 137,859 85
Abonnements aux journaux.			
Nombre d'abonnements demandés	} Journaux belges	831,626	+ 413,898
	} — étrangers	(4) 54,417	+ 315
Totaux	906,043	791,830	+ 114,213
Montant des abonnements souscrits	3,109,267 22	2,993,233 10	+ 416,034 12
Produit de la taxe	103,046 45	91,830 79	+ 41,215 66
Permis de pêche.			
Nombre de permis délivrés	93,018	87,853	+ 5,165
Montant des permis délivrés	209,148	199,707	+ 9,351
Produit de la taxe	9,864 20	9,341 50	+ 522 80
Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.			
Encaissement.			
Nombre de coupons et de titres amortis déposés	402,472	408,751	— 6,279
Montant des coupons et des titres amortis	} déposés	1,042,916 64	— 60,697 13
	} encaissés	960,067 73	— 66,761 86
Produit de la taxe	2,030 44	2,152 10	— 121 66
Récouvrements de valeurs de l'étranger.			
Nombre de valeurs déposées originaires de l'étranger	(5) 461,976	467,720	— 5,744
Montant des valeurs	} a recouvrer — —	(6) 7,169,061 60	+ 449,345 39
	} recouvrées — —	5,694,583 70	+ 386,381 44
Taxes d'encaissement perçues sur les valeurs reçues de l'étranger	42,899 50	42,860 90	+ 38 60
Nombre de valeurs protestées en Belgique	} par huissiers	467	— 20
	} par agents des postes	55	— 6

(1) Y compris 107,606 quittances d'envois contre remboursement s'élevant à fr. 1,175,411.75 et ayant donné un produit de fr. 17,281.10.
 (2) Y compris fr. 102,251,844.61 du chef de bordereaux de quittances à liquider par versements en compte courant à la Banque nationale de Belgique (sommes encaissées : fr. 95,256,179.15).
 (3) Y compris fr. 90,678,880.04 du chef de bordereaux de quittances à liquider par versements en compte courant à la Banque nationale de Belgique (sommes encaissées : fr. 82,755,516.98).
 (4) Non compris 774 inscriptions à des journaux français, dont la taxe est confondue avec celle des mandats internationaux.
 (5) Y compris 46,515 envois contre remboursement s'élevant à fr. 1,151,552.61 et pour lesquels on a perçu fr. 5,710.70 du chef de taxes d'encaissement des envois recouvrés.

(21)

N° III. — *Renseignements statistiques du mouvement postal.*

Comparaison des années 1911 et 1910.

DÉSIGNATION OU MOUVEMENT.	LETTRES							Totaux.	CARTES POSTALES.	CARTES DE VISITE sous enveloppe ouverte.	
	PRIVÉES				DE SERVICE						
	ordinaires.	recommandées.	assurées.	Ensemble.	ordinaires.	recommandées.	Ensemble.				
Intérieur.	En 1911	140,137,000	2,016,073	215,343	142,368,416	34,093,956	3,031,120	37,125,076	179,493,492	96,340,835	11,646,024
	En 1910	135,177,770	1,952,728	232,090	137,362,588	32,885,892	2,932,884	35,818,776	173,181,364	93,401,350	9,640,852
	Différences	+ 4,959,230	+ 63,345	- 16,747	+ 5,005,828	+ 1,208,064	+ 98,236	+ 1,306,300	+ 6,312,128	+ 2,939,485	+ 2,005,172
International. Expéditions de Belgique.	En 1911	39,684,239	1,436,642	(a) 71,041	41,191,922	62,765	44,195	106,960	41,298,882	14,520,777	•
	En 1910	37,734,817	1,345,685	(b) 71,437	39,151,939	56,024	48,129	104,153	39,256,092	14,000,686	•
	Différences	+ 1,949,422	+ 90,957	- 396	+ 2,039,983	+ 6,741	- 3,934	+ 2,807	+ 2,042,790	+ 520,091	•
Expéditions de l'étranger.	En 1911	32,880,084	1,500,352	(c) 126,919	34,616,335	127,784	32,656	160,420	34,776,755	12,303,836	•
	En 1910	30,514,952	1,543,048	(d) 124,148	32,182,148	119,548	48,672	168,220	32,350,368	12,331,176	•
	Différences	+ 2,374,112	+ 57,304	+ 2,771	+ 2,434,187	+ 8,216	- 16,016	- 7,800	+ 2,426,387	+ 62,660	•
En général.	En 1911	212,710,303	5,053,067	(e) 413,303	218,176,673	34,284,485	3,101,971	37,392,456	235,569,129	123,255,448	11,646,024
	En 1910	203,427,539	4,841,461	(f) 427,675	208,696,675	33,061,464	3,029,655	36,091,140	244,787,824	119,736,212	9,640,852
	Différences	+ 9,282,764	+ 211,606	- 14,372	+ 9,479,998	+ 1,223,021	+ 78,286	+ 1,301,307	+ 10,781,305	+ 3,519,236	+ 2,005,172

(a) Dont 1,885 boîtes avec valeur déclarée.

(b) Dont 1,250 boîtes avec valeur déclarée.

(c) Dont 9,581 boîtes avec valeur déclarée.

(d) Dont 8,799 boîtes avec valeur déclarée.

(e) Dont 11,466 boîtes avec valeur déclarée.

(f) Dont 10,029 boîtes avec valeur déclarée.

(g) Y compris 107,606 quittances d'envois contre remboursement.

(h) Y compris 46,315 envois contre remboursement.

(i) Les abonnements aux journaux belges, pris à l'étranger, sont compris dans le mouvement à l'intérieur.

(j) Les lettres originaires de l'étranger tombées en rebut sont renvoyées directement par les bureaux d'échange sans en tenir attachement.

(k) Ces chiffres se décomposent comme il suit :

Exprès . . . . .	) remis par la Poste	251,794
	! — le Télégraphe	2,716,845
	Total	2,968,639

(*) Le nombre des exprès originaires de l'étranger est compris dans celui de 2,948,639 figurant en tête de la colonne

N° IV. — Recettes postales de toutes natures. —

		PRODUIT des timbres-poste employés à l'affranchissement des correspondances et des valeurs d'encaissement (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'encaissement.		TAXE d'affranchissement en espèces des journaux (Abonnements — poste).		TAXE sur les abonnements aux JOURNAUX.		TAXE sur la vente des permis de pêche.		TAXE sur les versements, les paiements par transfert en compte courant et les virements postaux internationaux.	
		Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.
Résultats de l'année .	1914	35,492,464	74	1,428,654	85	934,206	35	403,046	43	9,864	20	40,907	00
	1910	34,742,428	49	1,381,818	90	879,507	42	91,830	79	9,341	40	29,430	85
Différences pour 1914 .	en plus . .	480,033	25	46,832	95	74,699	23	44,215	66	522	80	(*) 44,476	15
	en moins . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

N° V. — Relevé des valeurs postales d'affranchissement

QUAN

Résultats de l'année	TIMBRES-POSTE													
	DE 1 centime.	DE 2 cent.	DE 5 cent.	DE 10 cent.	DE 20 cent.	DE 25 cent.	DE 35 cent.	DE 50 cent.	DE 1 franc.	DE 2 francs.	dits de charité (*)			
											DE 2 cent.	DE 4 cent.	DE 10 cent.	DE 15 cent.
1911 .	237,297,042	23,672,560	121,276,700	141,553,057	10,131,312	22,921,001	2,704,265	2,751,491	801,813	451,952	805,168	289,970	445,736	799,040
1910 .	237,153,860	23,409,575	123,407,782	141,833,876	9,456,373	22,608,069	2,460,784	2,163,481	444,528	112,452	581,413	304,310	375,563	329,852
Différences pour 1911 :														
en plus .	143,162	262,985	»	»	674,939	320,022	243,481	588,010	357,285	339,510	221,755	»	10,178	469,188
en moins .	»	»	2,131,082	250,839	»	»	»	»	»	»	»	14,310	»	»

VA

Résultats de l'année	Fr.		Fr.		Fr.		Fr.		Fr.		Fr.		Fr.		Fr.														
	c.		c.		c.		c.		c.		c.		c.		c.														
1911 .	2,372,970	42	473,451	20	6,063,835	»	14,156,305	70	2,026,262	40	5,732,022	75	946,492	75	1,375,745	50	801,813	»	903,924	»	16,103	36	11,568	83	44,573	60	119,856	»	
1910 .	2,371,538	69	468,191	50	6,170,389	10	14,183,389	60	1,891,274	60	5,632,017	25	861,274	40	1,081,740	50	444,528	»	224,904	»	11,628	26	12,172	40	37,556	30	49,477	89	
Différences pour 1911 :																													
en plus .	1,431	52	5,259	70	»	»	134,957	80	80,005	50	85,218	35	294,005	»	357,285	»	679,020	»	4,475	10	»	»	7,017	30	70,378	20	»	»	
en moins .	»	»	106,554	10	28,083	90	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	573	60	»	»	»	»	»	

(a) A cette somme, il y a lieu d'ajouter celle de fr. 32.403,10, montant de la taxe des quittances téléphoniques, non représentée en timbres-poste, soit au total fr. 39,315,923 52
 Toutefois, il n'a été porté en recette, en 1911, que » 36,630,977 79
 soit en moins fr. 2,684,945 73
 montant de la valeur des timbres-poste à déduire pour :
 1° Taxe des non-valeurs » 68,140 68
 2° Buletins d'épargne » 158,745 71
 3° Frais de remise des objets express par les bureaux de poste » 20,488 56
 4° id. id. id. id. télégraphiques » 577,628 25
 5° Affranchissement des télégrammes » 1,423,931 27
 6° Surtaxe des timbres de charité » 76,086 71
 7° Appoint sur les bons de poste » 350,924 55
 Total fr. 2,684,945 73

En 1909, il avait été porté en recette fr. 36,103,588 79
 (*) Les timbres dits de charité ont été émis le 1^{er} juin 1910 et le débit au public a cessé le 31 octobre 1911.
 (**) Les carnets de timbres ont été vendus au prix de 2 francs, à partir du 1^{er} avril 1911.

Comparaison des années 1911 et 1910.

TAXE SUR LES MANDATS 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 interne.	Service international.					
Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Service inauguré en avril 1909.
695,289 45	406,828 74	126,351 50	50,770 92	1,766,390 29	40,774,774 49	
675,017 40	374,405 29	125,335 30	43,921 41	1,790,480 11	40,413,518 06	
20,271 75	32,423 45	1,018 20	6,849 51	» 24,089 82	661,253 43	

vendues. — Comparaison des années 1911 et 1910.

TITÉS.

Carnets de timbres		Coupons-réponse de fr. 0.28	ENVELOPPES timbrées de 11 centimes.	CARTES POSTALES.				CARTES-LETTRES.		CHIFFRES-TAXES.						TOTAL.
de	de			SIMPLES.		DOUBLE.		DK	DR	DE	DE	DE	DE	DE	DE	
2 francs (**)	fr. 2.02.			DK 5 cent.	DR 10 cent.	DK 10 cent.	DR 20 cent.	10 cent.	25 cent.	6 cent.	10 cent.	20 cent.	30 cent.	50 cent.	1 franc	
191,543	11,249	73,726	179,706	54,561,197	2,446,421	323,601	27,002	5,253,934	34,762	307,765	697,879	280,922	261,581	33,601	8,003	630,644,103
»	46,326	62,831	178,328	51,557,171	2,629,099	337,129	20,125	5,196,790	41,281	354,281	781,911	300,655	285,747	34,790	7,385	629,485,674
191,543	»	10,894	1,468	7,026	»	»	»	97,141	»	»	»	»	»	»	618	+ 1,158,519
»	35,077	»	»	»	183,565	13,526	2,123	»	6,519	48,516	81,032	19,733	24,166	1,186	»	

LEURS.

Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	(a)
183,046	11,741 98	20,643	19,777 56	2,728,209 85	244,642 10	32,360 30	5,400 40	529,393 40	8,690 50	15,388 25	69,787 90	56,184 40	71,474 30	16,802	8,003	39,283,520 42	
»	95,578 51	17,592 68	19,616 08	2,727,858 55	262,998 60	33,712 90	5,823	519,679	10,320 25	17,714 05	78,191 10	60,131	85,724 10	17,395	7,385	37,417,804 14	
153,066	»	3,050 32	161 48	351 30	»	»	»	9,714 40	»	»	»	»	»	»	618	+ 1,855,716 28	
»	70,835 54	»	»	»	18,356 50	1,352 60	424 60	»	1,629 75	2,325 80	8,403 20	3,946 60	7,249 80	593	»		

N° VI. — *Relevé des permis de pêche délivrés.*

Comparaison des années 1911 et 1910.

DÉSIGNATION du MOUVEMENT.	PERMIS de fr.						TOTAL.	
	1 (simples)	2 (doubles)	2 (simples)	4 (doubles)	8 (simples)	10 (simples)		
QUANTITÉS.								
Résultats de l'année	1911. . .	26,784	2,619	52,173	6,684	768	3,990	93,018
	1910. . .	25,049	2,621	48,964	6,521	743	3,955	87,853
Différences pour 1911	en plus. .	4,735	»	3,209	163	25	35	+ 5,165
	en moins.	»	2	»	»	»	»	
VALEURS.								
Résultats de l'année	1911. . .	Fr. 26,784	Fr. 5,238	Fr. 104,346	Fr. 26,736	Fr. 6,144	Fr. 39,900	Fr. 209,148
	1910. . .	25,049	5,242	97,928	26,084	5,944	39,550	499,797
Différences pour 1911	en plus. .	4,735	»	6,418	652	200	350	+ 9,351
	en moins.	»	4	»	»	»	»	

4)

PARTIE C

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES

(9)

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES

CHAPITRE 1^{er}.

TÉLÉGRAPHES

I.

Renseignements généraux.

§ 1. SERVICE INTERNATIONAL.

Des réductions importantes de taxes ont été accordées en faveur des télégrammes échangés avec le Brésil, la République de Colombie, l'Equateur ainsi qu'avec la plupart des pays de l'Amérique Centrale.

Le dégrèvement qui résulte, pour le public belge, de ces réductions, peut être évalué à plus de 26,000 francs par an.

*
* *
*

La région sud du Katanga (Congo belge) a été reliée au réseau télégraphique international par une ligne partant d'Elisabethville et aboutissant à Brokenhill (Rhodésie).

Des bureaux, accessibles à la correspondance privée, sont établis à Elisabethville, Baya, Chinsenda (Shisenda) et Sakania.

§ 2. SERVICE INTÉRIEUR.

Instauration d'un service d'abonnements télégraphiques et de location de fils télégraphiques.

Il a été institué :

a) Un service d'abonnements télégraphiques à taxes réduites, donnant droit à la transmission quotidienne d'un nombre fixe de mots (250 au moins) à une adresse uniforme déterminée, aux heures où les fils sont le moins occupés par les correspondances ordinaires, soit entre 19 et 9 heures.

Le prix de l'abonnement est fixé comme suit :

Pour 250 mots.	fr. 48.75 par mois;
» plus de 250 mots jusqu'à 500 mots :	0 centime 63 } par mot
» » 500 » » 750 » :	0 centime 61 } et par
» » 750 » » 1000 » :	0 centime 59 } jour

et ainsi de suite, en réduisant le coût du mot de deux centièmes de centime par série de 250 mots.

b) Un service de *location de fils télégraphiques*, aux heures où ceux-ci ne sont pas nécessaires au trafic général et dans la limite des disponibilités de ces conducteurs.

Ce service peut être organisé, au gré du concessionnaire, soit entre des bureaux privés déterminés, soit entre des bureaux de l'État, soit entre un bureau de l'État et un bureau privé.

La redevance mensuelle applicable à la location d'un fil entre deux bureaux de l'État est fixée à 180 francs, sur le pied de trente jours, pour un usage quotidien d'une heure; chaque demi-heure supplémentaire et indivisible d'usage est taxée mensuellement à 90 francs.

Lorsque le service est organisé à l'intervention d'un ou de plusieurs bureaux privés, les redevances (frais de personnel, de location de fil, d'installation d'appareils, etc.) à payer par le concessionnaire, sont établies spécialement dans chaque cas.

La réglementation élaborée à ce propos a eu surtout pour objet de déterminer une base concrète en vue de négociations avec les pays étrangers limitrophes de la Belgique.

Ces négociations suivent leur cours. Elle viennent d'aboutir avec l'Office français. Ce premier pas provoquera sans doute d'autres adhésions.

*
* *
*

Nouvelles catégories de télégrammes.

Il a été créé deux nouvelles catégories de télégrammes, savoir :

1° Le *télégramme différé* intérieur, comme son nom l'indique, n'est transmis qu'en dehors des heures actives du trafic ordinaire.

Les télégrammes différés intérieurs peuvent être échangés entre toutes les localités ou agglomérations du pays, sièges d'un bureau ouvert à la télégraphie privée jusqu'à 21 heures au moins. Ils sont soumis à la taxe de 30 centimes jusqu'à 15 mots; au delà de quinze mots, il est perçu 10 centimes en plus par série indivisible de dix mots.

Le service des télégrammes différés a été inauguré le 1^{er} septembre 1911.

2° La *carte-télégramme* à échanger, entre 7 et 21 heures, dans les limites de chacune des quatre grandes agglomérations du pays (Anvers, Bruxelles, Gand, Liège).

La taxe en est fixée à 30 centimes jusqu'à quinze mots; au-delà de quinze mots jusqu'à trente-cinq, limite extrême, 5 centimes en plus par série indivisible de cinq mots.

Le service fonctionne depuis le 27 décembre 1911.

§ 3. RADIOTÉLÉGRAPHIE.

Dans le courant de l'année 1911, des licences ont été accordées en vue de l'exploitation de stations radiotélégraphiques ouvertes à la correspondance publique générale, à bord de dix navires battant pavillon belge, dont six

appartenant à la Compagnie Red Star Line (1), trois à la Compagnie belge maritime du Congo et une à l'Association maritime belge (navire-école).

Neuf de ces stations sont exploitées par la Compagnie Marconi ; la dixième (navire-école) est exploitée par les armateurs.

Le mouvement de la correspondance de ces stations ainsi que celui des stations de bord exploitées par l'État (paquebots de la ligne Ostende-Douvres) est mentionné à la page 12.

Voir également aux pages 32 et 33, le tableau donnant la statistique de la radiotélégraphie depuis l'origine de l'exploitation des stations radiotélégraphiques belges (1902) jusqu'en 1910 inclusivement.

(1) Trois des navires de la Compagnie Red Star Line ont été dénationalisés, respectivement les 28 août, 17 septembre et 26 décembre 1914.

II.

Statistique des correspondances et de leur produit

§ 1. — MOUVEMENT GÉNÉRAL ET RECETTE

Le mouvement général de l'exploitation télégraphique ainsi que la recette effectuée, en 1911 et en 1910, sont résumés et comparés au tableau ci-après :

	MOUVEMENT			RECETTE		
	1911	1910	Différence en 1911	1911	1910	Différence, en 1911
Télégrammes privés . . .	intérieurs	5,981,569	5,849,546 + 132,223 ou 3,45 %	2,206,215 41	2,225,050 80	+ 71,164 61 ou 3 20 %
	internationaux { au départ et à l'arrivée	4,072 607	4,087,510 — 14,703 ou 0,36 %	5,289,691 24	5,315 454 00	— 25,742 76 ou 0 72 %
		en transit	649,971	672 940 — 22,969 ou 3,41 %	560,469 13	591,705 68	— 51,254 55 ou 7 97 %
Totaux	8.704,147	8 609,596	+ 94,551 ou 1,10 %	5,946,575 78	5,950,188 48	+ 16,187 50 ou 0,27 %
Télégrammes de service	15.579,950	12,078,400	+ 1,501,550 ou 10,78 %	—	—	—
Exprès postaux distribués par les porteurs du télégraphe	2 716,845	2,665,064	+ 55,781 ou 2,02 %	575,971 13	561,775 97	+ 41,197 18 ou 1,98 %
Recettes diverses	Abonnements aux adresses écrites sous une forme abrégée ou conventionnelle, etc.			95,989 50	89,197 75	+ 6,791 75 ou 7,61 %
	Redevances pour usage de fils et de matériel télégraphiques et produits extraordinaires.			4,968 79	5,406 00	— 457 21 ou 8 09 %
TOTAL DES RECETTES TÉLÉGRAPHIQUES				6,625,505 22	6,589,566 20	+ 55,759 02 ou 0,51 %

a) *Télégrammes privés intérieurs*

Le mouvement de la télégraphie privée à l'intérieur a progressé pendant toute l'année 1911; il accuse, comparativement à l'exercice 1910, une augmentation de 132,223 télégrammes ou de 3.43 p. c.

Ci-après la décomposition du mouvement :

Télégrammes simples	5,551,914
— avec réponse payée	205,567
— urgents	40,917
— avec exprès payé au départ.	52,661
— avec reçu de dépôt	56,182
— mandats.	26,550
— spéciaux divers	87,978

Total. 5,981,569

b) *Télégrammes privés internationaux*

1^o *Départ et arrivée :*

Le nombre des télégrammes échangés en 1911, entre la Belgique et l'étranger, est légèrement inférieur (0.36 p. c. de diminution) à celui de l'exercice précédent. Le résultat est néanmoins satisfaisant, attendu que l'augmentation de trafic observée en 1910 avait été très prononcée (14.47 p. c.).

2^o *Transit :*

Le mouvement des télégrammes en transit en 1911, est en diminution de 3 41 p. c.

Celle-ci porte exclusivement sur les relations anglo-allemandes.

§ 2. — TÉLÉGRAMMES DE SERVICE

Le nombre des télégrammes de service émis sans application de taxe s'est élevé en 1911, à 13,579,950 (1). Ils se répartissent comme il suit entre les administrations du département :

Télégrammes de service de l'État.	{	Chemins de fer	12,602,580 ou 94.19 p. c.
		Postes	171,260 ou 1.28 —
		Télégraphes	334,500 ou 2.50 —
		Autres services (marine, service météorologique, etc.)	97,670 ou 0.73 —

Télégrammes de service transmis et reçus par les agents de l'État pour le service des chemins de fer concédés 173,940 ou 1.30 —

Total. . . 13,579,950

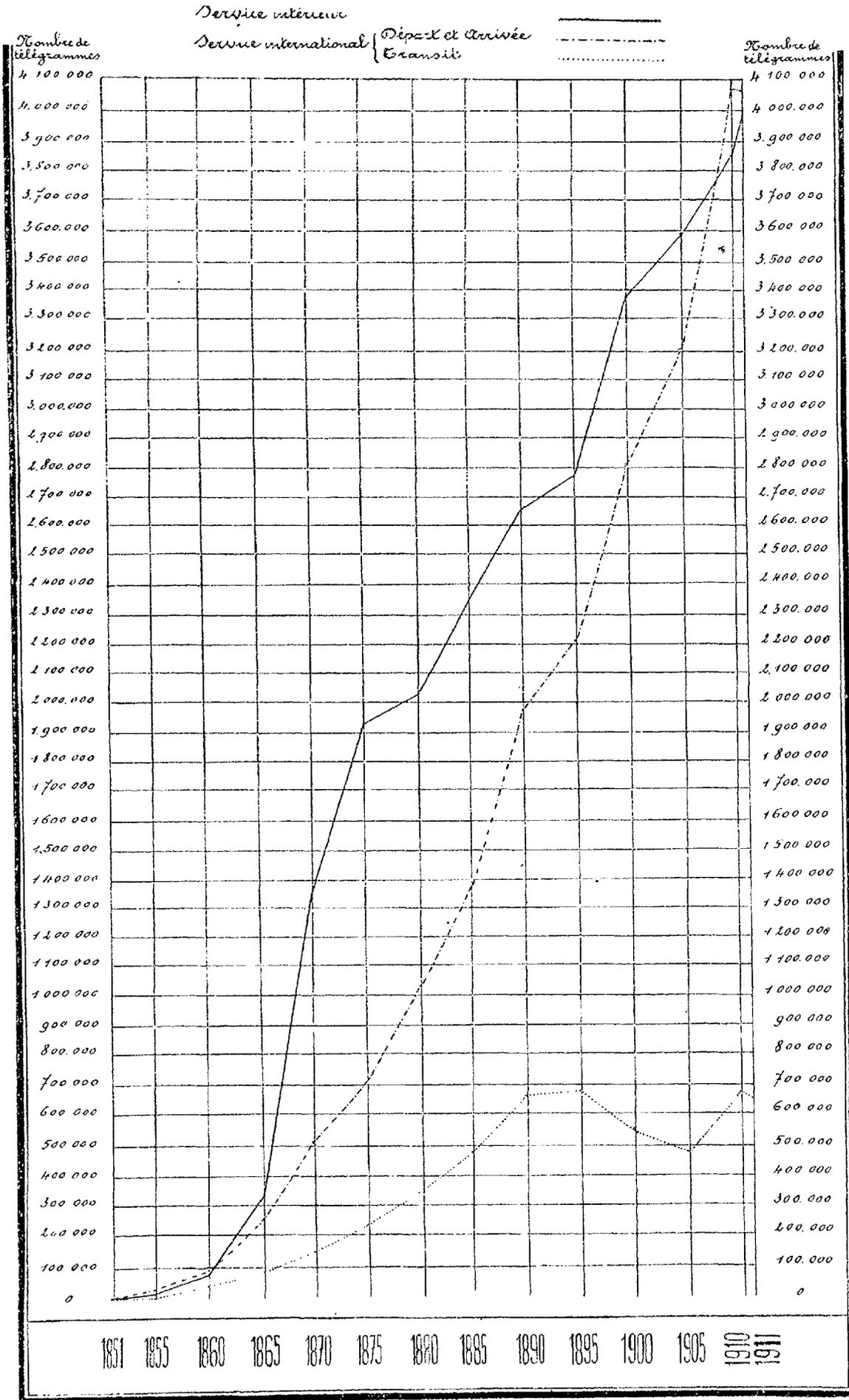
Le nombre de ces correspondances en 1910 a été de 12,078,400

Augmentation en 1911. . . . 1,501,550 ou 10.78 p. c.

Cette augmentation porte, en majeure partie, sur le premier trimestre et est attribuable à la situation particulièrement tendue à laquelle le service des chemins de fer a dû faire face au commencement de l'année, par suite de la grève charbonnière qui s'était produite dans le pays de Liège.

(1) Non compris les télégrammes de service relatifs à la marche des trains, échangés par *téléphone*, de station à station.

Mouvement de la Télégraphie privée pendant la période de 1851 à 1911.



III.

Bureaux télégraphiques. — Développement du réseau. — Appareils en service. — Statistique de la radiotélégraphie.

§ 1. — BUREAUX

	EN 1911	EN 1910	DIFFÉRENCE en 1911
A. Bureaux ouverts au départ et à l'arrivée :			
<i>1° Bureaux de l'Etat établis :</i>			
a. Dans des stations de l'Etat.	866	862	+ 4
b. — — de compagnies de chemins de fer.	26	26	—
c. Dans des bureaux de poste ou au centre des villes ou communes.	522	499	+ 23
d. Dans des postes éclusiers.	9	9	—
e. — bureaux militaires	8	8	—
Ensemble.	1,431	1,404	+ 27
<i>2° Bureaux de compagnies de chemins de fer.</i>	34	34	—
Totaux de A.	1,465	1,438	+ 27
B. Bureaux ouverts au départ seulement et établis :			
a. Dans des stations de l'Etat.	94	93	— 2
b. — — de compagnies de chemins de fer	6	6	—
c. — bureaux de poste ou au centre des villes ou communes.	36	36	—
d. — postes éclusiers	59	59	—
e. — bureaux militaires.	1	1	—
f. — bureaux de police	1	1	—
Ensemble.	194	196	— 2
Totaux de A et B.	1,659	1,634	+ 25
C. Bureaux de dépôt :			
a) Disposant d'un poste téléphonique destiné à la transmission des télégrammes	55	53	+ 2
b) Non pourvus d'appareils de transmission.	850	820	+ 30
Ensemble.	905	873	+ 32
Totaux de A, B et C.	2,564	2,507	+ 57
D. Bureaux ouverts à la télégraphie de service seulement	117	117	—
Totaux généraux.	2,681	2,624	+ 57

§ 2. — DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE

		Situation au 31 décembre		DIFFÉRENCE en 1911
		1911	1910	
		Kilomètres	Kilomètres	Kilomètres
Longueur des lignes	aériennes	7,553	7,461	+ 92
	souterraines	26	18	+ 8
	sous-fluviales	5	5	—
	sous-marines (part de la Belgique) (1)	98	98	—
	établies à l'usage spécial du service de la navigation et de l'annonce des crues d'eau (2)	293	298	— 5
Totaux		7,975	7,880	+ 95
Développement total des fils conducteurs	aériens	39,344	37,940	+ 1,404
	souterrains	4,696	4,411	+ 285
	sous-fluviaux	33	29	+ 4
	sous-marins (part de la Belgique) (3)	504	504	—
	établis à l'usage spécial du service de la navigation et de l'annonce des crues d'eau (2) . .	4,973	4,974	— 1
Totaux		43,547	41,858	+ 1,689
Fils établis aux frais des concessionnaires de chemins de fer (2)		520	520	—
Totaux généraux		44,067	42,378	+ 1,689

A Bruxelles et à Anvers, le bureau central de chacune de ces deux villes est relié aux bureaux succursales importants par des tubes pneumatiques dont le développement total est de 9,129 mètres.

(1) Il s'agit des deux câbles reliant la Belgique à la Grande-Bretagne. Ces câbles, dont la longueur totale est de 196 kilomètres, appartiennent en commun et par moitié aux gouvernements des deux pays.

(2) La plupart servent aussi à la télégraphie privée.

(3) Moitié du développement complet; l'autre moitié constitue la part de la Grande-Bretagne (voir renvoi 1).

§ 5. — APPAREILS EN SERVICE

Nombre d'appareils télégraphiques	}	a. Système Morse écrivant ⁽¹⁾	1,636
		b. — — auditif.	877
		c. — Hughes	72
		d. — — installés en duplex	28
		e. — — — diplex	4
		f. — Baudot — quadruplex	2
		Total. . . . .			2,619

§ 4. — RACCORDEMENTS TÉLÉGRAPHIQUES PRIVÉS AU RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE
DE L'ÉTAT (ARRÊTÉ ROYAL DU 6 NOVEMBRE 1882)

Au 31 décembre 1911, 5 établissements privés étaient raccordés télégraphiquement à des bureaux télégraphiques.

(1) Non compris les appareils du service hydraulique et des particuliers, ni les appareils loués aux concessionnaires de chemins de fer, ni ceux loués ou appartenant à d'autres administrations.

CHAPITRE II

TÉLÉPHONES

Renseignements généraux

A. — TÉLÉPHONIE LOCALE

Nouveaux réseaux. — Pendant l'année 1911, l'État a créé douze réseaux téléphoniques auxiliaires ayant respectivement leurs bureaux centraux dans les localités suivantes :

- Tamise (groupe d'Anvers);
- Moorslede-Passchendaele (groupe de Courtrai);
- Bassevelde (groupe de Gand);
- Chapon-Seraing, Cherain et Erezée (groupe de Liège);
- Ruddervoorde (groupe du littoral);
- Jurbise (groupe de Mons);
- Floreffe, Forville et Hamois (groupe de Namur);
- Ghislenghien (groupe de Tournai).

Au 31 décembre 1911, le nombre des réseaux s'élevait à 248.

A la même date, sur les 2,652 communes belges, 1,753 possédaient au moins un poste téléphonique d'abonnement.

Transformation des installations des réseaux. — L'administration a terminé, en 1911, les travaux de la transformation des réseaux de Bruges et d'Ostende, dont les lignes aériennes ont été remplacées par des canalisations souterraines. Elle a poursuivi et achevé l'étude d'une transformation analogue à réaliser, en 1912, dans les réseaux de Namur, de Tournai et de Huy.

Bureaux publics. — Des bureaux publics ont été ouverts :

1° Aux stations de chemins de fer ci-après :

Anderlues, Assche, Avelais, Aywaille, Baesrode-Nord, Battice, Baudour, Bilsen, Blaton, Cappellen, Contich-Village, Courcelles-Centre, Denderleeuw, Elouges, Evergem, Farciennes, Gand-Porte d'Anvers, Genappe, Gilly-Sart-Allet, Hérenthals, Hoboken, Houdeng, Ingelmunster, Jette, Lacken, Lodelinsart, Melle, Meulebeke, Morlanwelz, Roux, Saint-Trond, Trazegnies, Vieux-Dieu, Wasmes et Watermael;

2° Aux bureaux de poste suivants :

Brassehaet, Charleroy-Ville basse, Dison, Florenville, Gand-Justice, Lennick-Saint-Quentin, Lillo, Londerzeel et Thielt.

Un bureau public a fonctionné à l'Exposition de Charleroy. Les bureaux publics qui existaient à Gand-Boucherie et à Schaerbeek-Maison communale ont été supprimés.

Au 31 décembre 1911, le nombre des bureaux publics s'élevait à 252.

Échange téléphonique des télégrammes. — Ce service s'est étendu, dans le courant de l'année 1911, aux bureaux télégraphiques ci-après :

Bassevelde, Cappellen, Chapon-Seraing, Cherain, Erezée, Forville, Ghislenghien, Hamois, Jurbise, Moorslede-Passchendale, Orp et Tamise.

Tarifs. — Un arrêté royal du 12 août 1911, publié au *Moniteur* du 16 septembre suivant, a institué un nouveau régime de tarification pour les correspondances à l'intérieur du pays.

La mise en vigueur des dispositions de cet arrêté est subordonnée à l'achèvement de nombreux et importants travaux en vue de l'appropriation des divers bureaux centraux et réseaux aux extensions extraordinaires que provoquera la réforme. Ces travaux sont en cours d'exécution,

Prises à domicile de télégrammes à transmettre et de correspondances postales à expédier par exprès. — En 1911, il y a eu 1182 demandes de prises à domicile, contre 1070 en 1910.

Communications permanentes établies en dehors des vacations des bureaux centraux. — Ce service continue à progresser. Il a accusé en 1911, une augmentation de recette de 28 p. c., comparativement à l'année précédente.

B. — TÉLÉPHONIE A GRANDE DISTANCE

Les nouveaux réseaux ci-après ont été mis, en 1911, en relation avec les réseaux existants :

Bassevelde, Chapon-Seraing, Cherain, Erezée, Floresse, Forville, Ghislenghien, Hamois, Jurbise, Moorslede-Passchendale, Ruddervoorde et Tamise.

C. — TÉLÉPHONIE INTERNATIONALE

Les réseaux téléphoniques allemands, anglais et français admis à la correspondance avec la Belgique, étaient respectivement au nombre de 560, 27 et 1876, au 31 décembre 1911.

En ce qui concerne les Pays-Bas et le Grand-Duché de Luxembourg, le service téléphonique est réglé de telle manière que tous les réseaux néerlandais et grands-ducaux, sans restriction, correspondent avec tous les réseaux belges.

Pendant l'année 1911, un second câble téléphonique sous-marin réunissant les derniers perfectionnements de la technique a été posé, de compte à demi avec la Grande-Bretagne, entre les côtes belge et anglaise.

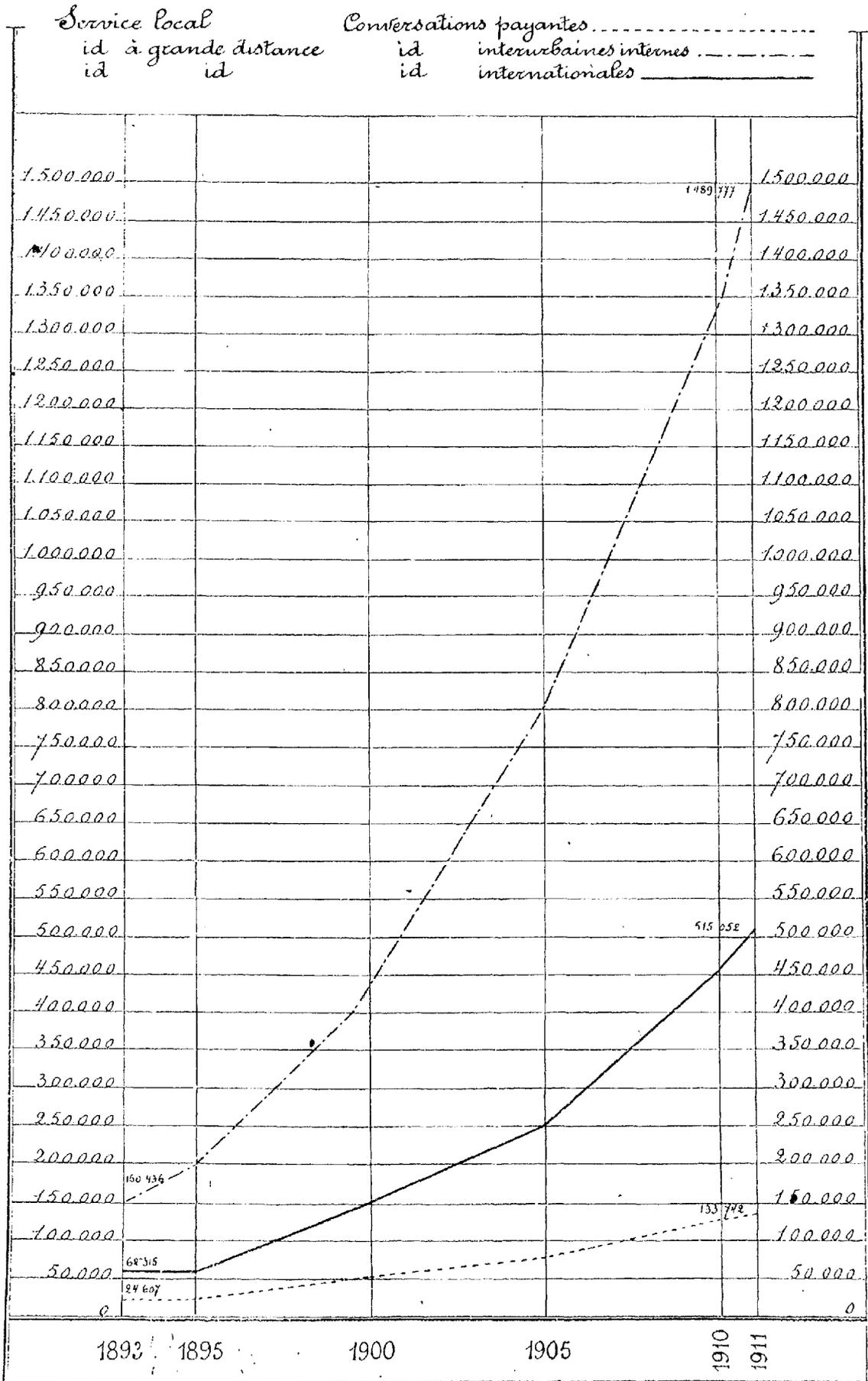
Les gouvernements intéressés ont fixé d'un commun accord les dispositions destinées à régler le service de la correspondance téléphonique entre la France et les Pays-Bas par la Belgique. Le service sera vraisemblablement inauguré dans le courant de l'année 1912.

Renseignements statistiques

A. — Mouvement et recette

OBJETS DE LA STATISTIQUE	MOUVEMENT			RECETTE		
	1911	1910	Différences en 1911	1911	1910	Différences en 1911
Service local	Conversations taxées . . .	133,742	130,429 + 5,313 ou 2,51 p. c.	51,743	33,907.25	+ 837.75 ou 2,47 p. c.
	Abonnements . . .	42,101	38,649 + 3,452 ou 8,95 p. c.	9,784,074.69	9,083,153.54	+ 700,921.15 ou 7,72 p. c.
	Avis téléphoniques . . .	15,459	12,660 + 799 ou 6,51 p. c.	3,392.80	3,189.05	+ 203.75 ou 6,39 p. c.
	Autres produits . . .	"	"	17,736.58	14,527.60	+ 3,208.72 ou 22,09 p. c.
	Totaux des recettes . . .			9,859,948.87	9,151,777.50	+ 708,171.37 ou 7,72 p. c.
Service interurbain	Conversations . . .	1,489,777	1,359,771 + 130,006 ou 11,20 p. c.	1,035,739	1,147,171	+ 188,568 ou 13,05 p. c.
	Abonnements . . .	101	82 + 19 ou 23,17 p. c.	86,118.29	68,841.99	+ 17,276.30 ou 25,10 p. c.
	Avis téléphoniques . . .	14,229	12,978 + 1,251 ou 9,64 p. c.	4,996.65	4,361.50	+ 435,15 ou 9,51 p. c.
	Totaux des recettes . . .			1,726,855.94	1,520,574.49	+ 206,279.45 ou 13,57 p. c.
Service international	Conversations . . .	515,052	464,041 + 51,008 ou 10,99 p. c.	1,043,277.45	912,693.40	+ 132,584.05 ou 14,55 p. c.
	Abonnements . . .	28	25 + 3 ou 12 p. c.	17,323.25	20,002.75	- 2,477.50 ou 12,59 p. c.
	Totaux des recettes (part belge) . . .			1,062,802.70	932,696.15	+ 130,106.55 ou 13,95 p. c.
Totaux généraux des recettes . . .				12,629,603.51	11,588,048.14	+ 1,041,557.37 ou 8,99 p. c.

B. — Mouvement des conversations téléphoniques taxées pendant la période de 1893 (1) à 1911.



(1) Date de la reprise des principaux réseaux téléphoniques par l'État.

C. — *Bureaux centraux téléphoniques*

	31 décembre 1911	31 décembre 1910	DIFFÉRENCES pour 1911
Bureaux centraux annexés à des bureaux télégraphiques . . .	225	244	+ 44
— — — — — postaux	40	9	+ 4
— — — — — installés dans des bâtiments spéciaux, au centre des localités	43	43	»
TOTALS.	248	236	+ 12

Ces 248 bureaux centraux téléphoniques sont répartis en 17 exploitations téléphoniques locales (groupes ou réseaux), dont la nomenclature est indiquée ci-dessous :

Groupe de Bruxelles. — Bruxelles, Assche, Braine-l'Alleud, Braine-le-Comte, Cortenberg, Court-Saint-Étienne, Enghien, Gembloux, Genappe, Genval, Grammont, Groenendael, Hal, Ninove, Nivelles, Overysche, Rhode-Saint-Genèse, Tubize, Vilvorde, Virginal, Wavre, Wolverthem.

Groupe d'Anvers. — Anvers, Beersse, Boom, Cappellen, Hamme, Hove, Lierre, Moll, Tamise, Turnhout, Zwyn-drecht.

Groupe d'Arlon. — Arlon, Baconfoy-Tenneville, Bastogne, Bertrix, Bouillon, Etalle, Fauvillers, Florenville, Habay-la-Neuve, Halanzy, Jamoigne, Lavaux, Libin, Libramont, Messancy, Nassogne, Neufchâteau, Paliseul, Saint-Hubert, Saint-Léger, Saint-Médard, Sibret, Tintigny, Virton, Wideumont.

Groupe de Charleroy. — Charleroy, Acoz, Bascoup, Beaumont, Binche, Châtelineau, Fleurus, Florennes, Fontaine-l'Évêque, Fosse, Gosselies, Labuissière, La Louvière, Mellet, Mettet, Nalinnes, Peissant, Philippeville, Rance, Romedenne, Seneffe, Sivry, Sombreffe, Tamines, Tuillies, Thuin, Walcourt.

Groupe de Chimay. — Chimay, Couvin, Mariembourg, Momignies, Seloignes.

Groupe de Courtrai. — Courtrai, Avelghem, Comines, Dottignies, Harlebeke, Iseghem, Menin, Moorslede-Passchen-daele, Mouscron, Poperinghe, Roulers, Staden, Waereghem, Ypres.

- Groupe de Gand.* — Gand, Aeltre, Audenarde, Bassevelde, Berchem-lez-Audenarde, Cruyshautem, Deynze, Eecloo, Gavere, Lemberge, Renaix, Selzaete, Sottegem, Thielt, Wetteren.
- Groupe de Landen.* — Landen, Beeringen, Brée, Diest, Genek, Hannut, Hasselt, Jodoigne, Lommel, Looz, Macseyck, Neerpelt, Orp, Perwez, Saint-Trond, Tirlemont, Waremme, Wychmael.
- Groupe de Liège.* — Liège, Amay, Andenne, Barvaux, Chapon-Seraing, Cherain, Comblain-au-Pont, Engis, Erezée, Esneux, Fexhe, Huy, Laroche, Marche, Micheroux, Modave, Ouffet, Roclenge-sur-Geer, Rotheux-Rimièrre, Seraing, Soheit-Tinlot, Sprimont, Tongres, Trooz, Visé, Wandre.
- Groupe du littoral.* — Bruges, Ostende, Beernem, Blankenberghe, Couckelaere, Dixinude, Furnes, Ghistelles, Handzaeme, Heyst, Middelkerke, Nieuport, Oostcamp, Panne, Ruddervoorde, Thourout.
- Réseau de Louvain.* — Louvain.
- Réseau de Malines.* — Malines.
- Groupe de Mons.* — Mons, Dour, Écaussines, Feluy, Givry, Jurbise, La Bouverie, Quévy, Quiévrain, Rœulx (Le), Roisin, Saint-Ghislain, Sirault, Soignies.
- Groupe de Namur.* — Namur, Beauraing, Ciney, Dinant, Floreffe, Forville, Gedinne, Gesves, Hamois, Hastière, Havelange, Haversin, Houyet, Mesnil-Saint-Blaise, Namèche, Naninne, Noville-Taviers, Profondeville, Rochefort, Saint-Gérard, Spontin, Vresse, Wellin, Yvoir.
- Groupe de Termonde.* — Termonde, Alost, Lokeren, Saint-Nicolas.
- Groupe de Tournai.* — Tournai, Antoing, Ath, Belœil, Blaton, Brugellette, Celles, Flobecq, Frasnes-lez-Buissenal, Ghislenghien, Lessines, Leuze, Pecq, Péruwelz, Taintignies, Templeuve.
- Groupe de Verviers.* — Verviers, Dolhain, Herve, Moresnet, Spa, Stavelot, Theux, Vielsalm, Welkenraedt.

D. — Échange des télégrammes par téléphone entre les bureaux télégraphiques et les abonnés des réseaux locaux (service gratuit).

GROUPES OU RÉSEAUX <small>(Pour la composition des groupes, voir pp. 17-18)</small>	C <small>Nombre de bureaux télégraphiques chargés de ce service au 31 décembre 1911</small>	MOUVEMENT		
		Année 1911	Année 1910	Différences pour 1911
Groupe de Bruxelles	25	450,948	415,749	+ 35,199
— d'Anvers	11	712,584	671,716	+ 40,868
— d'Arlon	21	28,554	28,165	+ 389
— de Charleroy	27	268,085	251,759	+ 16,526
— de Chimay	4	12,945	11,568	+ 1,575
— de Courtrai	15	82,727	72,756	+ 9,971
— de Gand	15	188,258	170,694	+ 17,544
— de Landen	17	62,570	51,595	+ 11,175
— de Liège	22	107,461	175,502	+ 21,959
— du littoral	14	156,205	150,601	+ 5,604
Réseau de Louvain	1	59,955	56,601	+ 3,554
— de Malines	1	14,524	10,910	+ 5,584
Groupe de Mons	12	86,407	79,592	+ 7,015
— de Namur	10	82,506	79,818	+ 2,778
— de Termonde	4	51,068	45,070	+ 7,998
— de Tournai	11	98,852	94,809	+ 4,045
— de Verviers	9	104,444	99,287	+ 5,157
TOTAUX	226	2.618.141	2.425.822	+ 194.519

E. — Développement du réseau téléphonique

		SITUATION AU 31 DÉCEMBRE		DIFFÉRENCES
		1911	1910	pour 1911
		Kilomètres	Kilomètres	Kilomètres
A. — Fils exclusivement téléphoniques				
<i>Téléphonie locale :</i>				
Fils des raccordements aux réseaux et des circuits reliant les réseaux d'un même groupe	Fils aériens.	106,114	106,545	— 451
	— sous-fluviaux. . .	235	275	— 20
	— souterrains. . .	120,590	102,526	+ 18,064
Total pour la téléphonie locale. . .		226,757	209,144	+ 17,615
<i>Téléphonie à grande distance interne et internationale :</i>				
Fils des circuits servant	soit à la téléphonie à grande distance interne seulement, soit à la télé- phonie à grande distance interne et à la téléphonie internationale .	15,751	15,105	+ 648
	exclusivement à la téléphonie inter- nationale (sections belges). . . .	(1) 6,554	(1) 5,805	+ 751
TOTAL pour la téléphonie interurbaine et internationale. .		22,285	20,908	+ 1,579
Installations téléphoniques diverses indépendantes des réseaux ou groupes		(2) 6,220	(2) 5,841	+ 579
TOTAL des fils exclusivement téléphoniques		255,262	235,891	+ 19,571
B. — Fils télégraphiques				
Fils télégraphiques appropriés à la correspondance téléphonique d'après le système Van Rysselberghe et reliant les réseaux téléphoniques d'un même groupe.		109	109	»
Fils télégraphiques pourvus dudit système et servant, soit à la téléphonie à grande distance interne seulement, soit à la téléphonie à grande distance interne et à la téléphonie inter- nationale.		7,149	6,902	+ 187
TOTAL des fils télégraphiques. . .		7,258	7,071	+ 187
TOTAL GÉNÉRAUX.		262,520	242,962	+ 19,558

(1) Y compris 175 kilomètres de fils des câbles sous-marins servant à la téléphonie entre la Belgique et l'Angleterre.
(2) Sous cette rubrique ne sont pas compris 726 kilomètres de fils conducteurs téléphoniques dont l'entretien est effectué par l'administration des télégraphes, mais qui appartiennent à d'autres administrations.

F. — DIVERS

Microphones. — Au 31 décembre 1911, le nombre des transmetteurs microphoniques utilisés dans les diverses installations téléphoniques de l'État était de 53,915.

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 1911, 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 29 heures 23 minutes, réparties entre 101 abonnés.

Abonnements au service téléphonique international. — Les séances d'abonnement au service téléphonique franco-belge étaient au nombre de 25, comportant quotidiennement une durée de 3 heures 30 minutes, réparties entre 11 abonnés ; dans les relations avec le grand-duché de Luxembourg, il y avait 1 abonné disposant de deux séances de 6 minutes et, dans les relations avec la Grande-Bretagne, 1 abonné utilisant une séance de 6 minutes.

Bureaux disposant d'installations téléphoniques pour la transmission des dépêches à des bureaux télégraphiques voisins. — Au 31 décembre 1911, il existait 67 bureaux pourvus d'appareils téléphoniques pour la transmission verbale des dépêches au réseau télégraphique. Parmi ces bureaux, il en est deux qui reçoivent, en outre, des télégrammes par la même voie. Dans quelques cas, le reliement téléphonique ne sert qu'accessoirement à l'échange des télégrammes, le bureau disposant d'appareils télégraphiques qui sont utilisés aux heures principales de la journée.

Raccordements téléphoniques privés au réseau télégraphique de l'État (arrêté royal du 6 novembre 1882). — Au 31 décembre 1911, 33 établissements privés étaient raccordés téléphoniquement à des bureaux télégraphiques.

CHAPITRE III

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES

I.

Personnel

Le personnel se composait, au 31 décembre 1911, de 5,404 agents, répartis comme il suit :

	En 1911		En 1910		Différence pour 1911	
	PERSONNEL		PERSONNEL		PERSONNEL	
	masculin	féminin	masculin	féminin	masculin	féminin
1° Fonctionnaires et employés.	2,074	689	2,036 (1)	624 (1)	+ 38	+ 68
2° Personnel subalterne (2) : gens de service, ouvriers, ouvriers provisoires et ouvrières.	2,562	79	4,961	76	+ 604	+ 3
Totaux.	4,636	768	3,997	697	+ 639	+ 71
	5,404		4,694		+ 710	
Pour mémoire :						
Agents des chemins de fer, des postes, des ponts et chaussées, etc., qui prêtent leur concours au service télégraphique et au service téléphonique	5,490	303	5,559	308	- 69	- 5
	5,793		5,867		- 74	

II.

Résultats financiers.

§ 1. — RECETTES.

Les recettes effectuées en 1911, s'élèvent à :

a) Pour le télégraphe	fr. 6,623,505.22
b) Pour le téléphone	fr. 12,629,605.51
Total	fr. 19,252,910.75

(1) Chiffres rectifiés.

(2) Non compris les agents qui portent les télégrammes à domicile.

§ 2. — DÉPENSES

A. *Dépenses ordinaires.* — Les dépenses ordinaires effectuées par les services des télégraphes et des téléphones, pendant l'année 1914, sont indiquées au tableau ci-après :

ARTICLES DU BUDGET	DÉSIGNATION DES SERVICES ET DE L'OBJET DES DÉPENSES	MONTANT DES DÉPENSES (1)
<i>Télégraphes et téléphones</i>		
42	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	6,797,500 »
43	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . . .	2,080,000 »
44	Entretien des lignes et des bureaux; fournitures diverses	1,065,700 »
45	Indemnités résultant de l'exploitation des services télégraphique et téléphonique (accidents aux personnes, dommages causés aux propriétés, vols de matériel, etc.)	14,000 »
46	Part d'intervention dans les frais du Bureau international de Berne	3,645 »
47	Quote-part de la Belgique dans les frais d'entretien et de renouvellement des câbles télégraphiques et téléphoniques sous-marins anglo-belges	58,300 »
<i>Services communs aux administrations des postes, des télégraphes et téléphones</i>		
51	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	} Quote-part de l'administration des télégraphes et des téléphones (2).
52	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	
53	Matériel, machines, outils, approvisionnement de papiers, d'encre, etc., pour la fabrication des timbres, etc.	
Total des dépenses ordinaires. . . fr.		10,957,595 » (1)

(1) Les chiffres des dépenses sont approximatifs.

(2) Cette quote-part représente 45 p. c. du total des dépenses imputées sur les articles 51, 52 et 53, dépenses s'élevant respectivement à :

Fr.	186,500 »
»	254,500 »
»	360,000 »
Total. . . Fr.	801,000 »

B. *Dépenses en prestations.* — Dans l'établissement des frais d'exploitation des services télégraphique et téléphonique, il y a lieu de tenir compte des dépenses suivantes qui ont été supportées en 1911 par d'autres services de l'État :

1° Part du télégraphe et du téléphone dans les frais généraux du Département des Chemins de fer, Postes, Télégraphes et Marine fr.	158,857
2° Locaux fournis par les chemins de fer de l'État : dépense évaluée approximativement sous forme de loyers	72,759
3° Éclairage payé par les chemins de fer de l'État	13,512
4° Transports effectués gratuitement par ces chemins de fer	668,287
5° Coopération du personnel des chemins de fer de l'État à la transmission des correspondances privées	121,080
6° Même coopération pour les télégrammes de service (1).	523,700
7° Pensions des anciens fonctionnaires et employés des télégraphes et des téléphones, imputées sur le budget de la Dette publique	294,815
Total des dépenses en prestations Fr.	1,832,988

C. *Dépenses de premier établissement.* — Les frais de premier établissement des lignes, des appareils télégraphiques et téléphoniques, des locaux et du mobilier, de même que les dépenses occasionnées par les extensions successives apportées aux installations et à l'équipement des bureaux, s'établissent comme il suit à la date du 31 décembre 1911 :

1° Crédits inscrits au budget extraordinaire pour les dépenses de premier établissement et d'extension des services télégraphique et téléphonique . fr.	85,053,335.52
A déduire : le montant des crédits alloués pour des travaux non exécutés au 31 décembre 1911 fr.	12,591,484 »
Il reste. Fr.	72,443,851.52
2° Montant du capital représentant les diverses rentes payées aux ex-concessionnaires des réseaux téléphoniques repris par l'État. fr.	11,450,582.24
3° Frais généraux d'administration afférents aux travaux de premier établissement et d'extension (2). fr.	7,209,407.56
Total des dépenses de premier établissement au 31 décembre 1911 Fr.	91,083,841.12

(1) On fait entrer en ligne de 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.

(2) 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 pour des locaux occupés en commun, etc.

Le tableau annexe VIII (p. C/41) donne la répartition détaillée de ces dépenses par catégories d'installations : lignes, appareils, locaux, mobiliers, etc.

§ 5. — COMPARAISON ENTRE LES RECETTES ET LES DÉPENSES.

Les dépenses ordinaires et les 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 et des téléphones a pourvu, en 1911, aux correspondances privées télégraphiques et téléphoniques, à la correspondance de service des chemins de fer de l'État, de la poste, des télégraphes et de la marine, de même qu'à la transmission et à la réception de 173,940 télégrammes pour le service des chemins de fer concédés.

En faisant abstraction des charges financières résultant des dépenses de premier établissement, la comparaison entre les recettes et les dépenses s'établit comme suit pour l'année 1911 :

Recettes des télégraphes et des téléphones	fr. 19,232,910.75
Dépenses ordinaires et dépenses en prestations	fr. 12,810,583.00
Excédent de recettes	fr. 6,442,327.75

96)

17)

ANNEXES
DE LA PARTIE C

I. — Répartition, par pays d'échange, des correspondances télégraphiques internationales
— Comparaison des années 1911 et 1910.

A. — Correspondances au départ et à l'arrivée

RELATIONS de la BELGIQUE AVEC LES PAYS		NOMBRE DES TÉLÉGRAMMES			RECETTE AU PROFIT DU RÉSEAU BELGE			PRODUIT MOYEN par télégramme		
		En 1911	En 1910	En 1911, différence proportionnelle o/o	En 1911	En 1910	En 1911, différence proportionnelle o/o	En 1911	En 1910	
de l'Europe	Allemagne	1,020,967	1,010,975	+ 1.98	743,526 61	759,165 62	+ 0.84	0.7256	0.7511	
	France	950,761	979,480	- 4.97	675,665 88	710,098 56	- 4.85	0.7250	0.7250	
	Grande-Bretagne	705,550	715,618	- 1.60	751,426 25	755,795 56	- 2.97	1.0397	1.0555	
	Luxembourg (Grand-Duché de)	29,980	23,115	+ 5.40	16,650 77	16,077 27	+ 3.44	0.5517	0.5652	
	Pays-Bas	471,548	464,151	+ 1.60	269,990 72	265,485 94	+ 1.70	0.5726	0.5720	
	Autriche	77,055	78,262	- 1.54	74,725 58	77,557 59	- 3.58	0.9698	0.9882	
	Bulgarie	21,699	16,941	+43.79	21,432 70	15,912 06	+ 54.06	0.8678	0.8212	
	Danemark	22,551	21,767	+ 3.52	20,181 82	19,271 65	+ 4.72	0.8956	0.8854	
	Espagne	55,105	57,501	- 7.65	45,896 12	49,042 62	- 8.10	0.8615	0.8686	
	Grèce et îles	8,025	7,720	+ 3.93	6,044 74	5,698 61	+ 6.07	0.7532	0.7582	
	Hongrie	17,781	18,265	- 2.65	17,125 85	17,504 95	- 2.17	0.9652	0.9584	
	Italie	89,100	95,854	- 5.07	88,840 89	96,229 93	- 7.68	0.9971	1.0255	
	Norvège	27,561	24,961	+10.45	25,518 15	20,482 48	+ 15.99	0.8471	0.8206	
	Portugal	17,512	19,955	-12.25	15,002 02	16,516 91	- 9.17	0.8567	0.8278	
	Roumanie	64,745	62,196	+ 4.10	60,999 15	56,721 25	+ 7.51	0.9421	0.9120	
	Russie	158,117	160,604	- 1.55	144,864 20	139,514 91	+ 5.85	0.9162	0.8687	
	Serbie	2,789	5,462	-10.44	2,412 46	3,258 85	- 25.03	0.8757	0.9415	
	Suède	21,750	21,601	+ 0.61	22,875 56	22,197 99	+ 5.03	0.9215	0.9025	
	Suisse	75,065	75,085	+ 2.71	62,627 27	60,269 04	+ 4.02	0.8545	0.8258	
	Turquie d'Europe	15,592	15,586	+ 1.54	11,119 27	10,772 66	+ 3.22	0.8181	0.8048	
Autres pays d'Europe	2,081	1,790	+15.14	1,575 95	1,388 16	+ 15.55	0.7646	0.7755		
de l'Amérique	du Nord	États-Unis et Amérique britannique	102,752	95,255	+10.10	99,242 81	92,530 92	+ 7.25	0.9548	0.9598
		Mexique	5,455	5,195						
	Centrale et Antilles	Cuba	1,922	1,909	+ 2.72	2,956 05	3,165 10	- 7.18	0.9849	1.0900
		Autres pays	1,059	995						
	du Sud	Argentine (République)	29,999	28,878						
		Brésil	8,716	7,424						
		Chili	2,046	1,449	+ 8.86	62,250 69	60,049 54	+ 5.07	1.5865	1.4557
		Uruguay	2,481	2,565						
Autres pays	1,659	1,156								
A reporter		3,998,526	4,017,580		3,222,569 14	3,251,285 71				

RELATIONS de la BELGIQUE AVEC LES PAYS	NOMBRE DES TÉLÉGRAMMES			RECETTE AU PROFIT DU RÉSEAU BELGE			PRODUIT MOYEN par télégramme		
	En 1911	En 1910	En 1911, différence proportionnelle 0/0	En 1911	En 1910	En 1911, différence proportionnelle 0/0	En 1911	En 1910	
Report . . .	5,998,526	4,017,580		5,222,569 14	3,251,285 71				
de l'Afrique	Algérie-Tunisie	10,549	11,503						
	Afrique du Sud britannique	5,170	5,222						
	Congo belge	(a) 2 514	511						
	Égypte	9,146	9,517	+ 5.57	28,428 15	26,617 76	+ 6.68	0.9551	0.9078
	Iles Canaries	1,591	1,542						
	Maroc	1,606	1,278						
Autres pays	2,225	2,549							
de l'Asie	Chine	2,925	2,751						
	Indes britanniques et Ceylan	12,506	9,786						
	Japon	2,205	2,748	+ 9.50	29 966 65	26,790 02	+ 11.65	0.8287	0.8114
	Turquie d'Asie	11,989	15,088						
	Autres pays	5,464	2,644						
de l'Océanie	Australie	5,608	4,895						
	Indes néerlandaises	1,551	1,515	+ 5.87	8,787 54	8,712 51	+ 0.86	1.1279	1.1859
	Autres pays	829	949						
TOTAUX	4,072,607	4,087,510	- 0.56	5,289,691 24	5,515,454 "	- 0.72	0.8078	0.8107	

B. — Correspondances en transit

TRANSIT PAR LA BELGIQUE RELATIONS	NOMBRE DES TÉLÉGRAMMES			RECETTE AU PROFIT DU RÉSEAU BELGE			PRODUIT MOYEN par télégramme	
	En 1911	En 1910	En 1911, différence proportionnelle 0/0	En 1911	En 1910	En 1911, différence proportionnelle 0/0	En 1911	En 1910
Anglo-allemandes (1)	541,165	405,617	-15.15	245,580 74	289,785 15	- 15.52	0.7150	0.7144
Franco-néerlandaises (2)	281,805	247,502	+15.07	104,686 45	90,751 86	+ 15.55	0.5676	0.5667
Autres que les deux précédentes (3)	21,005	19,821	+ 5.96	10,401 94	11,166 69	- 6.85	0.4855	0.5654
TOTAUX	649,971	672,940	- 5.41	560,469 15	591,705 68	- 7.97	0.5516	0.5821

(a) Dont 1,648 échangés avec le Katanga.
(1) Y compris des télégrammes originaires ou en destination des pays au delà, et qui ont emprunté les lignes anglo-allemandes : correspondances échangées entre l'Amérique et l'Allemagne, l'Angleterre et l'Autriche, la Suisse et l'Angleterre, etc.
(2) Y compris des télégrammes échangés entre la Néerlande, d'une part, l'Algérie, l'Espagne, la Grèce, l'Amérique, etc., d'autre part.
(3) Correspondances échangées entre le Luxembourg d'une part, les Pays-Bas et l'Angleterre d'autre part; entre la France et l'Allemagne, etc.

II. — Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1911 et 1910.

		1911			1910
Correspondances privées					
		Relations intérieures			
Classification des télégrammes par rapport aux délais entre l'heure de dépôt et l'heure d'arrivée au bureau de destination : Proportion pour cent des télégrammes transmis dans un délai de	4 à 15 minutes	63.70			75.37
	16 à 30 —	22.14			20.73
	31 à 45 —	10.87			3.35
	46 à 60 —	0.85			0.17
	plus d'une heure	0.64			0.08
RELATIONS					
		intérieures	internationales	intérieures	internationales
Classification des télégrammes par catégorie : Proportion pour cent des	Télégrammes ordinaires	89.21	85.33	89.18	85.38
	— urgents	1.03	2.53	1.13	2.34
	— spéciaux (1)	9.76	12.14	9.69	12.28
Classification des télégrammes par rapport à leur objet : Proportion pour cent des	Dépêches d'État	1.88	0.34	1.87	0.52
	Nouvelles de bourse	2.35	5.69	2.79	4.65
	Transactions commerciales et industrielles	43.41	69.51	43.28	65.71
	Correspondances de journaux	0.27	0.54	0.22	0.66
	Affaires privées	52.09	23.92	51.84	28.46
Classification des télégrammes par rapport au nombre de mots : Proportion pour cent des télégrammes de	2 à 10 mots	12.77	55.41	12.80	53.06
	11 à 15 —	55.58	25. »	55.39	26.25
	16 à 20 —	19.43	10.86	19.54	11.39
	21 à 30 —	9.61	6.24	9.75	6.66
	31 à 40 —	4.89	1.47	4.67	1.59
	41 à 50 —	0.36	0.49	0.49	0.52
	Plus de 50 mots	0.36	0.53	0.36	0.53
Nombre de mots, en moyenne, par télégramme		45.64	44.87	45.57	41.92

(1) Télégrammes avec reçu de dépôt, télégrammes d'État, télégrammes-mandats et télégrammes avec opérations accessoires.

(31)

III. — *Radiotélégraphie.*

télégraphie (1)

1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
1	1	1	1	1	1	1	1
9	9	9	9	10	10	10	10
10	10	10	10	11	11	11	11
10	10	10	10	11	11	11	10
—	—	—	—	—	1 (5)	1 (5)	1 (6)
10	10	10	10	11	12	12	11
2 (8)	2 (8)	2 (8)	2 (8)	2 (8)	4 (8)	4 (8)	4
—	598	559	555	274	502	296	412
—	1,025	829	465	412	586	577	279
—	—	—	—	—	40	596	575
—	—	—	—	—	1	11	8
—	1,621	1,588	796	686	729	1,280	1,274
—	—	—	—	—	—	—	5,177
—	1,959	1,712	985	867	802	655	419
—	1,457	1,228	687	624	640	996	925
—	5,416	2,940	1,670	1,491	1,442	1,649	1,542
192,178	200,082	215,657	219,457	219,745	224,989	224,989	230,772
—	—	—	—	—	7,000	10,500	11,585
—	—	—	—	—	—	2,786	4,114
—	—	—	—	—	—	15,286	15,699

(8) S'occupent aussi, accessoirement, de la télégraphie ordinaire.

(9) Échangés à l'intervention de la station côtière belge ou de stations côtières étrangères.

(10) Antérieurement à 1910, ces renseignements n'ont pas été recueillis.

(11) Les dépenses afférentes à la radiotélégraphie sont supportées par le télégraphe et par la marine. Il n'a été tenu de compte spécial pour les dépenses en personnel qu'à partir de 1908, et pour les dépenses en matériel et entretien des stations, que depuis 1909. Le service de la marine a pris à sa charge les frais d'établissement des stations de bord, lesquels s'élevaient à 182,565 francs au 31 décembre 1910. Sa part d'intervention dans les dépenses d'exploitation pour les exercices 1909 et 1910 a été de 4,912 francs.

(12) Montant approximatif des traitements et indemnités des agents de la station côtière et des primes allouées aux agents des stations de bord.

IV. 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 (Pour la composition des groupes, voir pp. $\frac{C}{17-18}$)	ABONNEMENTS							BUREAUX PUBLICS			
	ANNUELS		triennaux	SEMESTRIELS		TOTAUX		Différences en 1911	au 31 décembre 1911	au 31 décembre 1910	Différences en 1911
	Relevés par fil simple	Relevés par fil double	Relevés par fil double	Relevés par fil simple	Relevés par fil double	des abonnements au 31 décembre 1911	des abonnements au 31 décembre 1910				
Groupe de Bruxelles	»	14,865	»	»	258	15,101	15,847	+ 1,254	54	47	+ 7
— d'Anvers	»	5,859	»	»	85	5,922	5,565	+ 357	20	22	+ 7
— d'Arlon	»	5	700	»	2	707	665	+ 44	5	4	+ 1
— de Charleroy	»	2,551	»	»	19	2,550	2,541	+ 209	26	15	+ 14
— de Chimay	»	»	145	»	1	146	145	+ 5	1	1	»
— de Courtrai	»	7	1,120	»	6	1,155	981	+ 152	9	8	+ 1
— de Gand	»	2,558	»	»	85	2,645	2,459	+ 184	21	16	+ 5
— de Landen	»	2	580	»	6	588	544	+ 44	15	11	+ 2
— de Liège	»	4,745	»	»	151	4,874	4,486	+ 388	22	21	+ 1
— du littoral	»	18	1,665	»	195	1,876	1,725	+ 155	18	18	»
Réseau de Louvain	»	5	245	»	9	255	227	+ 28	3	5	»
— de Malines	148	6	»	5	»	159	140	+ 19	1	1	»
Groupe de Mons	»	1,284	»	»	15	1,297	1,225	+ 74	12	9	+ 5
— de Namur	»	50	1,585	»	56	1,651	1,516	+ 135	7	7	»
— de Termonde	»	5	240	»	5	250	229	+ 21	12	11	+ 1
— de Tournai	»	2	1,245	»	7	1,254	1,159	+ 95	9	8	+ 1
— de Verviers	»	1,628	»	»	67	1,695	1,605	+ 92	10	8	+ 2
Totaux	148	55,521	7,521	5	905	42,101	58,649	+ 5,452	252	210	+ 42

au service local; 2° le nombre des bureaux publics; 3° le mouvement de la téléphonie téléphonique interurbaine intérieure au départ; 5° le mouvement de la téléphonie inter-

SERVICE LOCAL						SERVICE INTERURBAIN						SERVICE INTERNATIONAL		
CONVERSATIONS TAXEES			AVIS TÉLÉPHONIQUES			Conversations à taxe pleine			AVIS TÉLÉPHONIQUES			Conversations à taxe pleine au départ et à l'arrivée		
En 1911	En 1910	Différences en 1911	En 1911	En 1910	Différences en 1911	En 1911	En 1910	Différences en 1911	En 1911	En 1910	Différences en 1911	En 1911	En 1910	Différences en 1911
59,922	67,615	- 7,693	4,989	4,856	+ 133	447,589	415,826	+ 35,763	3,557	3,480	+ 57	152,656	159,624	- 6,968
22,921	18,553	+ 4,368	676	519	+ 157	251,581	223,294	+ 29,287	772	823	- 51	214,482	178,849	+ 35,633
1,317	1,096	+ 221	540	674	- 134	15,145	15,808	+ 1,355	382	502	+ 20	5,072	4,679	+ 393
7,922	6,220	+ 1,702	1,372	1,208	+ 164	125,462	112,655	+ 12,807	1,212	1,071	+ 141	18,069	16,111	+ 1,958
67	57	+ 10	81	100	- 19	5,626	5,542	+ 84	112	171	- 59	1,482	1,687	- 205
1,837	1,775	+ 62	589	496	+ 93	42,558	37,459	+ 4,919	784	574	+ 210	14,486	11,795	+ 2,691
6,993	6,594	+ 399	671	544	+ 127	96,850	89,171	+ 7,679	1,147	1,144	+ 3	18,750	14,952	+ 3,798
2,477	2,119	+ 358	765	742	+ 23	56,765	52,288	+ 4,477	488	464	+ 24	2,259	1,800	+ 459
11,412	9,250	+ 2,162	615	512	+ 103	125,899	168,469	+ 17,430	1,125	1,055	+ 88	25,524	20,264	+ 5,260
4,955	4,026	+ 929	1,008	881	+ 127	95,048	81,269	+ 11,779	1,097	816	+ 281	10,621	10,455	+ 166
775	559	+ 216	16	12	+ 4	19,675	17,568	+ 2,107	207	198	+ 9	920	671	+ 249
182	259	- 77	2	5	- 3	12,502	9,710	+ 2,592	61	59	+ 2	2,585	1,540	+ 1,045
5,821	5,609	+ 212	850	894	- 44	46,147	42,559	+ 3,588	856	609	+ 227	6,141	6,092	+ 49
2,497	2,567	- 70	279	293	- 14	56,429	51,575	+ 4,854	921	775	+ 146	5,256	2,875	+ 2,381
1,769	1,645	+ 124	120	87	+ 33	27,553	22,138	+ 5,195	522	275	+ 247	5,425	4,059	+ 1,366
2,082	2,080	+ 2	757	729	+ 28	41,851	40,585	+ 1,266	856	881	- 25	17,946	14,255	+ 3,691
2,915	2,447	+ 468	155	138	+ 17	42,752	55,899	+ 6,855	372	245	+ 127	17,840	14,578	+ 3,262
155,742	130,129	+ 25,613	13,459	12,660	+ 799	1,489,777	1,559,771	+ 150,006	14,229	12,978	+ 1,251	515,052	464,044	+ 51,008

SERVICE TÉLÉPHONIQUE INTERNATIONAL

V. — Tableau récapitulatif et comparatif du mouvement et de la recette, par pays en relation, pendant les années 1911 et 1910

PAYS EN RELATION	MOUVEMENT DES CONVERSATIONS A TAXE PLEINE			MONTANT DES PARTS BELGES			PARTS BELGES PROVENANT DES ABONNEMENTS			PARTS TOTALES DE L'ETAT BELGE		
	EN 1911	EN 1910	DIFFÉRENCE en 1911	EN 1911	EN 1910	DIFFÉRENCE en 1911	EN 1911	EN 1910	DIFFÉRENCE en 1911	EN 1911	EN 1910	DIFFÉRENCE en 1911
France	216,260	228,857	+ 17,423	586,257 75	558,216 55	+28,021 40	15,425 75	15,156 25	+ 267 50	401,661 50	575,572 60	+26,288 90
Allemagne	140,058	125,011	+ 17,647	515,995 70	258,594 20	+27,601 50	»	»	»	515,995 70	258,594 20	+27,601 50
Angleterre	18,848	18,596	+ 452	151,548 »	122,967 »	+ 28,579 »	1,257 50	5,922 50	- 2,745 »	152,585 50	120,949 50	+ 5,654 »
Hollande	102,967	87,517	+ 15,450	205,657 60	165,440 25	+38,497 55	»	»	»	205,657 60	165,440 25	+38,497 55
Grand-duché de Luxembourg.	6,519	6,285	+ 236	8,060 40	7,975 60	+ 84 80	861 »	861 »	»	8,021 40	8,859 60	+ 84 80
TOTAUX	515,052	464,041	+ 51,009	1,045,277 45	912,695 40	+152,584 05	17,525 25	20,002 75	- 2,477 50	1,062,802 70	952,696 15	+150,106 55

VI. — *Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des recettes et parts téléphoniques belges encaissées pendant les années 1911 et 1910.*

VI. — *Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des*

OBJETS DE LA STATISTIQUE		NOMMÉS									
		Bruxelles	Anvers	Arlon	Charleroy	Chimay	Courtrai	Gand	Landen		
SERVICE LOCAL	Conversations	En 1911	15.475 75	5.956 25	518 »	2.068 75	17 »	475 25	1.829 25	635 25	
		» 1910	17.462 »	4.799 50	286 75	1.655 75	14 25	438 50	1.758 25	562 »	
		Différences	- 1.986 25	+ 1.156 75	+ 51 25	+ 453 »	+ 2 75	+ 14 75	+ 91 »	+ 95 25	
	Abonnements	En 1911	4.080.051 28	1.557.656 72	115.973 14	502.068 50	24 728 80	196.902 14	560.809 90	103.574 65	
		» 1910	5.747.175 41	1.451.892 26	116.578 15	550.420 57	25.809 94	168.712 15	519.094 99	110.655 60	
		Différences	+542.757 87	+105.764 46	- 605 01	+42.247 75	-1.081 14	+28.190 01	+41.714 91	-2.061 55	
	Avis téléphoniques	En 1911	1.255 50	170 »	156 25	545 50	20 25	147 25	169 75	191 50	
		» 1910	1.211 90	129 75	171 75	505 25	25 »	125 50	150 25	188 70	
		Différences	+ 45 40	+ 40 25	- 35 50	+ 40 25	- 4 75	+ 21 75	+ 59 50	+ 2 80	
	Cartes payantes	En 1911	282 44	57 »	»	49 »	»	»	»	»	
		» 1910	268 89	65 »	2 »	12 »	»	»	5 »	2 »	
		Différences	- 44 45	- 26 »	- 2 »	+ 37 »	»	»	- 5 »	- 2 »	
SERVICE INTERURBAIN	Conversations	En 1911	491.461 50	283.826 50	16 200 50	157.578 50	5.850 »	45.550 50	106 864 50	40.556 »	
		» 1910	446.906 »	246.828 50	14.697 »	121.751 »	5.894 »	59.915 50	95.407 »	54.921 50	
		Différences	+ 44.555 50	+36.998 »	+1.505 50	+15.027 50	- 44 »	+ 5.415 »	+11.457 50	+5.614 50	
	Abonnements	En 1911	57.655 75	14.568 71	»	2.100 »	»	81 66	2.925 »	770 »	
		» 1910	21.998 85	14.468 50	»	2.100 »	»	»	2.918 »	926 55	
		Différences	+ 15.654 92	- 97 79	»	»	»	+ 81 66	+ 7 »	- 158 53	
	Avis téléphoniques	En 1911	1.240 95	272 55	155 80	426 20	50 20	375 15	401 95	170 80	
		» 1910	1.220 75	290 25	127 70	575 60	59 85	201 90	402 15	165 15	
		Différences	+ 20 20	- 17 90	+ 8 10	+ 50 60	- 20 65	+ 75 25	- » 20	+ 7 65	
	SERVICE INTERNATIONAL	Conversations	En 1911	550.725 95	505.165 58	4.055 65	20.597 45	1.529 85	15.244 55	28 505 55	5.969 65
			» 1910	569.295 10	587.552 45	5.765 70	18.419 75	1.512 65	10.545 45	22 609 10	5.255 25
			Différences	- 18.567 15	+117.571 10	+ 291 95	+ 2.177 70	- 182 80	+ 2.700 00	+ 5.894 45	+ 654 40
Abonnements		En 1911	16.822 75	252 50	»	»	»	»	450 »	»	
		» 1910	19.552 75	»	»	»	»	»	450 »	»	
		Différences	- 2.750 »	+ 252 50	»	»	»	»	»	»	
Conversations du public avec les services établis dans les stations de chemins de fer		En 1911	100 »	»	»	20 »	100 »	»	»	»	
		» 1910	500 »	»	»	20 »	100 »	»	»	»	
		Différences	- 200 »	»	»	»	»	»	»	»	
Abonnements au service des communications permanentes en dehors des vacations des bureaux centraux		En 1911	5.276 20	566 »	482 »	797 60	48 »	522 50	791 »	626 50	
		» 1910	2.579 50	270 »	445 50	555 »	50 »	580 »	455 50	646 »	
		Différences	+ 696 70	+ 296 »	+ 56 50	+ 244 60	- 2 »	+ 142 50	+ 335 50	- 19 50	
Produits extraordinaires	En 1911	240 05	277 »	»	157 91	»	12 10	40 65	»		
	» 1910	297 29	725 68	0 50	24 61	»	9 74	44 59	1 »		
	Différences	- 57 24	- 418 68	- 0 50	+ 115 50	»	+ 2 56	- 5 74	- 1 »		
TOTAUX	En 1911 . . . fr.	5.008.415 92	2.548.466 58	157.591 54	756.609 21	32.155 10	256.988 90	702.785 55	135.593 75		
	» 1910 . . . fr.	4.028.292 42	2.086.007 89	156.075 05	695.617 55	55.465 89	220.546 72	645.251 65	151.281 55		
	Différences . . . fr.	+580.125 50	+261.468 69	+ 1.518 29	+60.991 68	-1.552 59	+56.642 18	+59.559 92	+ 4.112 22		
Taux p. c. des différences . . .		ou 8.21 %	ou 12 35 %	ou 0.97 %	ou 8.77 %	ou 5.98 %	ou 16 65 %	ou 9.26 %	ou 2.72 %		

recettes et parts téléphoniques belges encaissées pendant les années 1911 et 1910

RÉSEAUX OU GROUPES (Pour la composition des groupes, voir pp $\frac{C}{17-18}$)									TOTAUX	Taux pour cent des différences
Liège	Littoral	Louvain	Malines	Mons	Namur	Termonde	Tournai	Verriers		
5,051 50	1,277 »	202 75	46 25	975 25	657 50	458 »	552 75	752 50	54,745 »	
2,488 25	1,040 50	148 50	61 25	928 75	675 »	458 50	551 »	652 50	55,907 25	
+ 565 25	+ 250 50	+ 54 25	- 15 »	+ 46 50	- 17 50	+ 17 50	+ 1 75	+ 120 »	+ 857 75	2 47
1,049,110 08	507,972 67	47,152 68	20,717 50	257,208 57	280,482 79	47,948 56	216,810 49	549,446 42	9,784,074 69	
988,595 26	280,574 59	42,222 78	17,561 55	250,520 71	265,550 29	45,878 61	201,258 95	544,015 77	9,085,155 54	
+ 60,517 42	+ 27,598 08	+ 4,909 90	+ 3,553 93	+ 6,687 86	+ 16,032 50	+ 4,069 95	+ 15,571 56	+ 4,550 65	+ 700,921 15	7 72
155 25	255 50	4 »	0 50	214 »	72 »	50 »	188 50	59 25	5 592 80	
128 50	221 45	5 »	0 75	224 »	74 25	21 75	186 75	40 50	5,189 05	
+ 24 75	+ 54 05	+ 1 »	- 0 25	- 10 »	- 2 25	+ 8 25	+ 1 75	- 1 25	+ 205 75	6 59
2 »	20 »	20 »	»	»	»	»	»	5 »	585 44	
»	9 »	22 »	»	»	2 »	»	»	»	415 89	
+ 2 »	+ 11 »	- 2 »	»	- 2 »	»	»	»	+ 5 »	- 28 45	6 87
141,537 »	100,159 »	21,529 »	13,258 »	49,725 50	60,665 50	29,565 50	44,756 50	47,440 »	1,655,750 »	
118 511 50	87,587 »	18,711 »	10,265 »	45,067 50	54,865 50	25,464 50	45,887 50	58,675 »	1,447,171 »	
+ 25,225 50	+ 12,552 »	+ 2,618 »	+ 2,993 »	+ 4,656 »	+ 5,782 »	+ 5,809 »	+ 840 »	+ 3,776 »	+ 188,568 »	15 03
19,105 »	2,081 67	»	»	550 »	840 »	55 »	4,575 »	1,482 50	86,118 29	
17,955 50	1,662 85	»	»	585 »	1,260 »	»	5,675 »	1,554 »	64,841 99	
+ 1,140 50	+ 478 84	»	»	- 55 »	- 420 »	+ 35 »	+ 700 »	- 101 50	+ 17,276 50	25 10
595 05	586 20	72 45	21 55	205 10	522 55	112 70	299 60	155 45	4,996 65	
562 75	287 60	69 50	20 65	215 65	272 25	95 55	512 85	85 55	4,561 50	
+ 30 50	+ 98 60	+ 5 15	+ » 70	+ 79 45	+ 50 10	+ 17 15	- 15 25	+ 47 90	+ 455 15	9 54
50,951 20	17,296 05	1,696 45	5,620 90	6,095 65	5,665 55	14,752 60	17,657 55	22,158 70	1,045,277 45	
26,557 70	16,540 45	1,222 95	2,058 45	6,002 50	5,160 75	9,241 50	15,585 85	17,835 80	912,695 40	
+ 4,615 50	+ 755 60	+ 475 50	+ 1,562 45	+ 91 15	+ 502 60	+ 5,491 10	+ 4,255 70	+ 4,519 90	+ 152,584 05	14 55
»	»	»	»	»	»	»	»	»	17,525 25	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	20,002 75	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	- 2,477 50	13 59
100 »	»	»	»	»	»	»	»	»	520 »	
100 »	»	»	»	»	»	»	»	»	520 »	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	- 200 »	38 46
5,858 50	950 »	108 »	» 50	806 »	1,709 »	152 »	748 50	278 50	15,680 80	
5,208 50	926 50	64 »	18 »	726 »	1,079 50	156 »	669 »	45 »	12,252 »	
+ 650 »	+ 3 50	+ 44 »	- 17 50	+ 80 »	+ 629 50	- 4 »	+ 79 50	+ 255 50	+ 5,428 80	28 »
72 88	119 81	»	2 95	41 14	24 50	5 25	1 90	576 22	1,550 14	
76 07	20 50	»	15 52	85 25	26 75	1 »	5 50	9 97	1,541 77	
- 5 49	+ 99 51	»	- 10 59	- 44 11	- 2 45	+ 2 25	- 5 60	+ 566 25	+ 8 57	0 62
1,248,515 06	450,477 90	70,565 55	57,667 95	295,705 21	548,456 79	92,855 61	285,550 79	422,088 54	12,629,605 51	
1,157,562 65	388,816 42	62,463 55	29,709 17	284,155 56	524,964 29	77,297 41	265,890 58	405,792 09	11,588,048 14	
+ 90,755 05	+ 41,661 48	+ 8,101 80	+ 7,868 76	+ 11,551 85	+ 23,472 50	+ 15,556 20	+ 21,440 41	+ 18,296 45	+ 1,041,557 57	8 99
ou 7 81 %	ou 10 71 %	ou 12 97 %	ou 20 41 %	ou 4 06 %	ou 7 22 %	ou 20 10 %	ou 8 12 %	ou 4 55 %		

VII. — *Le tableau ci-dessous indique sommairement, pour 1911, les résultats des comptes financiers de la téléphonie locale proprement dite*

Année	MONTANT du capital engagé	MONTANT		DIFFÉRENCE	OBSERVATIONS
		des dépenses	des recettes		
1911	fr. 68,454,541 50	fr. 9,620,603 87	fr. 10,095,595 46 (1)	+ fr. 472,989 59	(1) Comprend une somme de fr. 152,054 42, montant du produit des remaniérs.

VIII. — Tableau donnant la répartition des dépenses accumulées de premier établissement et d'extension, par catégories d'installations

DÉSIGNATION DES INSTALLATIONS	au 31 décembre 1910 (1)	en 1911 (1)	au 31 décembre 1911 (1)
1° Service télégraphique			
Lignes (supports, fils conducteurs, accessoires) y compris les câbles souterrains, les câbles sous-fluviaux et les câbles sous-marins	5,705,943 68	407,937 97	5,843,884 65
Appareils de transmission, piles et accessoires	4,412,056 43	59,775 41	4,471,831 84
Locaux	5,937,722 27	449,535 93	6,377,258 20
Mobilier	4,067,319 29	94,594 70	4,158,913 99
Approvisionnements en magasin et à pied d'œuvre	525.073 80	— 60,673 67	464,400 13
Totaux du 1° . . fr.	44,668,415 47	618,170 34	45,236,285 84
2° Service téléphonique local			
Lignes	39,253,589 62	3,856,465 16	43,110,054 78
Appareils	12,777,666 47	4,134,303 35	13,911,969 82
Locaux	6,467,256 92	408,273 40	6,875,530 32
Mobilier	4,242,831 52	104,044 45	4,346,872 97
Approvisionnements en magasin et à pied d'œuvre	3,447,438 68	— 207.525 07	3,209,913 61
Totaux du 2° . . fr.	63,158,733 21	5,293,538 29	68,454,341 50
3° Service téléphonique à grande distance			
Lignes	5,779,113 79	722,473 53	6,501,587 32
Appareils	456,320 44	2,526 97	458,847 44
Approvisionnements en magasin et à pied d'œuvre	399,992 40	— 17,243 02	382,779 08
Totaux du 3° . . fr.	6,635,426 33	707,787 48	7,343,213 81
Totaux des 2° et 3° . . fr.	69,794,209 54	6,003,345 77	75,797,555 31
Totaux généraux . . fr.	84,462,325 01	6,621,516 44	91,083,844 42

(1) Chiffres définitifs.

(4)

PARTIE D

—

MARINE

9

MARINE

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. — MATÉRIEL.

Le matériel flottant affecté aux divers services de la marine se répartit comme suit :

	Fin 1911.	Fin 1910.	DIFFÉRENCES pour 1911.
Bateaux à vapeur	24	26	— 2
Bateaux-pilotes, bateaux-phares et allèges	31	35	— 4
Garde-pêche et navires-école	4	4	—
Embarcations à vapeur ou avec moteur à essence	8	7	+ 1
TOTAUX.	67	72	— 5
Canots	230	259	— 29
Bateaux de sauvetage	48	48	—

Les paquebots à roues « Prince Albert » et « Ville de Douvres » ont été vendus publiquement par l'Administration des Domaines. En remplacement de ces steamers, l'Administration de la Marine a commandé les deux malles à turbines dont il est question plus loin.

Deux bateaux-pilotes appartenant à la station des Bouches de l'Escaut ont été perdus en mer : la goëlette n° 2, au cours de la tempête du 30 septembre 1911 et la goëlette n° 15 à la suite d'une collision avec un navire étranger. Ils seront remplacés en 1913 par des bateaux actuellement en construction.

Deux autres bateaux-pilotes ont été mis hors de service : l'ancien cutter n° 1 d'Ostende, remis aux Domaines et la goëlette n° 12 de Flessingue qui a été cédée au service sanitaire de l'Escaut. Ces navires étaient déjà remplacés depuis quelques années.

§ 2. — PERSONNEL.

L'effectif du personnel comprenait :

	Fin 1911.	Fin 1910.	Différences pour 1911.
Fonctionnaires, employés et agents	1,555	1,516	+ 39
Messagers et gens de service	16	15	+ 1
Ouvriers	256	236	—
TOTALS	1,807	1,767	+ 40

II.

Service d'exploitation.

§ 1^{er}. — PAQUEBOTS ENTRE OSTENDE ET DOUVRES.

L. p. D. Le mouvement global des passagers a fléchi en 1911. Il était de 222,410 en 1910, il n'a plus atteint que 181,040 en 1911, soit une diminution de 41,370 unités.

Mais l'année 1910 doit être considérée comme exceptionnelle, au point de vue de l'importance du trafic, à cause du mouvement considérable de voyageurs qu'a provoqué l'attrait de l'exposition de Bruxelles.

Il serait donc plus rationnel de faire abstraction de ce dernier exercice et de comparer le rendement de l'année écoulée avec celui de 1909. On constaterait alors une plus-value de 21,849 unités, soit plus de 15 p. c. pour deux ans. La moyenne d'augmentation annuelle des dix années 1899 à 1909 est de 2.8 p. c.

Le relevé des billets vendus accuse :

en trafic anglo-belge, 155,226 voyageurs;
en trafic de transit, 45,814 voyageurs.

En comparant ces chiffres à ceux de l'exercice 1909, on relève une augmentation importante (19,585 unités), en trafic anglo-belge, et une augmentation beaucoup moins sensible (2,464 unités) en trafic de transit. On ne peut, toutefois, inférer de ce résultat que le trafic de transit progresse dans des proportions moindres que le trafic anglo-belge; en effet, le trafic de transit est plus élevé que ne l'indiquent les chiffres ci-dessus, attendu qu'à défaut d'un moyen pratique de ventilation, il est forcément attribué au trafic anglo-belge un grand nombre de billets entre Ostende et Douvres intercalés dans des livrets internationaux tels les billets du Verein ou d'agences de voyages.

Il a été délivré 66,795 billets de 1^{re} classe et 114,245 billets de 2^e classe, mais comme il a, en outre, été distribué 85,014 suppléments pour passer de 2^e en 1^{re} classe, le nombre de passagers de 1^{re} classe s'est élevé, en réalité, à 149,809 et celui des passagers de 2^e classe à 51,251 seulement.

La recette afférente au transport des voyageurs et des bagages a atteint

fr. 1,585,843.45, inférieure de fr. 270,959.55 à celle de l'année précédente, mais en augmentation de fr. 178,277.55 sur celle de l'exercice 1909.

*
*
*

La recette du trafic des colis postaux, petits paquets et colis de messageries transportés par les malles en 1911, s'est élevée à fr. 531,776.69, en augmentation de fr. 10,459.78 sur celle de l'année précédente.

Les chiffres du mouvement et de la recette de 1911 présentent sur ceux de 1910 les différences suivantes :

NATURE DES ENVOIS.	MOUVEMENT.				RECETTES	
	NOMBRE DE COLIS		POIDS		en plus.	en moins.
	en plus.	en moins.	en plus.	en moins.		
Colis postaux						
de 5 kilogrammes et moins . . .	25,355	—	70,695	—	5,891 25	—
de plus de 5 à 5 kilogrammes. . .	2,959	—	8,877	—	1,479 50	—
Petits paquets.						
de 5 kil. et moins . . .	1,559	—	4,617	—	456 24	—
Exprès						
de plus de 5 à 10 kil . . .	6	—	42	—	—	105 15
de plus de 10 kil.	—	—	85,550	—	5,056 41	—
Grande vitesse.	—	—	—	56,810	—	902 57
Tarif anglo-belge-suisse.	—	—	—	8,555	—	1,585 50

Le trafic des colis postaux et petits paquets (exprès) suit une marche ascensionnelle normale.

Le trafic de grande vitesse est en diminution de fr. 902.57; le trafic anglo-suisse fléchit de fr. 1,585.50 et celui des journaux de fr. 27.60.

Les paquebots d'Ostende ont accompli, en 1911, 2,184 traversées dont la durée moyenne a été de :

- 5 heures 13 minutes pour les paquebots type « Jan Breydel »;
- 5 — 53 — — — — — type « Princesse Clémentine »;
- 5 — 54 — — — — — pour le paquebot « Rapide »;
- 5 — 46 — — — — — pour les paquebots type « Princesse Henriette ».

Les charges d'exploitation dépassent de 2,860,000 francs en chiffres ronds celles de l'exercice précédent. La différence provient : 1° du paiement d'un premier acompte de 2,500,000 francs pour l'acquisition de deux malles à turbines; 2° de l'installation de nouvelles chaudières destinées au steamer « Princesse Henriette »; 3° de l'application à un paquebot, à titre d'expérience, du système dit de la navigation pneumatique; 4° d'une augmentation du prix des briquettes et d'une consommation plus forte de combustible, résultant d'une utilisation plus grande des paquebots rapides.

Les recettes ont subi en 1911 une diminution de 260,000 francs comparativement à celles de l'exercice 1910. Mais comme on l'a exposé plus haut, il est plus rationnel de comparer les résultats de 1911 avec ceux de 1909,

l'exposition de Bruxelles ayant provoqué une augmentation exceptionnelle des recettes en 1910. En prenant l'exercice 1909 comme base de comparaison, l'on constate une différence de 216,000 francs en faveur de 1911.

Chaque traversée a coûté en moyenne fr. 2,729.73, tandis qu'elle a procuré une recette directe de fr. 786.55; en 1910, ces chiffres avaient été respectivement de fr. 1,408.01 et de fr. 898.51.

La distance entre Ostende et Douvres étant de 115 kilomètres, le coût et le produit par kilomètre sont les suivants :

	1911	1910	Différences pour 1911.
	—	—	—
Coût par kilomètre.	25.74	12.24	+ 11.50
Produit direct par kilomètre.	6.84	7.81	— 0.97

Deux malles-poste à roues, d'ancien type, qui ne répondaient plus aux exigences du trafic, ont été vendues par les soins de l'Administration des Domaines.

Le Gouvernement a commandé deux nouveaux paquebots à turbines qui, comme les navires similaires en service, devront réaliser une vitesse de 24 nœuds; ils seront mis en ligne dans le courant du premier semestre 1913. Une innovation importante distinguera ces nouvelles unités de tous les autres bâtiments affectés aux relations anglo-continetales : elles seront munies du système amortisseur de roulis imaginé par le docteur Frahm et dont les brillants résultats ont fait sensation dans le monde technique maritime.

§ 2. — PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LA TÊTE DE FLANDRE.

II, p. D. Les dépenses accusent une diminution de 62,000 francs, résultant d'une réduction des frais d'entretien des bateaux.

II, p. D. | D'un autre côté, la recette a progressé de près de 7,500 francs.

Le tableau comparatif ci-après témoigne d'une augmentation assez notable des transports effectués entre Anvers et la rive gauche de l'Escaut :

	1911.	1910.	Différences pour 1911.
	—	—	—
Passagers	3,049.605	2,959.594	+ 90,211
Animaux	149,549	142,545	+ 7,006
Colis	1,866	2,086	— 220
Véhicules	226.953	204.274	+ 22,679
Coupons délivrés.	<u>3,427,973</u>	<u>3,308.297</u>	<u>+ 119,676</u>
Suppléments	20,850	21,986	— 1,156
Abonnements.	207	194	+ 13

§ 3. — PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LE PAYS DE WAES (*Chemin de fer*).

Le coût du service a été ramené de fr. 54,898.56 en 1910, à fr. 43,562.15. L'entretien du matériel n'a occasionné qu'une dépense de 10,000 francs contre 26,000 francs en 1910.

II, p. D.

§ 4. — PILOTAGE.

L'année 1911 a marqué un nouvel accroissement du mouvement de la navigation sur Anvers. Ce mouvement se traduit, à l'entrée et la sortie, par 13,858 navires astreints à l'obligation de prendre un pilote, contre 13,605 en 1910, soit une augmentation de 253 bâtiments ou près de 2 p. c. en faveur de 1911. De même le tonnage général de la navigation dans l'Escaut, qui était de 23,160,627 tonneaux en 1910, a atteint 26,506,350 tonneaux en 1911, soit une augmentation approximative de 3 1/2 p. c.

Sauf Ostende et Bruxelles, les divers ports du Royaume sont également en progression. Il en résulte, pour l'ensemble, comme droits de pilotage, une augmentation de recettes de 168,000 francs, qui correspond à une majoration de dépenses de 224,000 francs, soit 151,000 francs pour le personnel et 73,000 francs pour le matériel. Pour ce qui concerne le personnel, la différence est due à l'augmentation des remises accordées aux pilotes, dont les émoluments varient en proportion des recettes. Quant au matériel, l'augmentation s'explique par le fait que l'exercice 1911 a eu à supporter des charges exceptionnelles résultant de la commande de deux coques en bois de bateaux-pilotes en remplacement :

II, p. D.

1° de la goëlette n° 15 de la station des Bouches de l'Escaut, qui sombra en mer à la suite d'une collision; l'équipage réussit à passer sur le navire abordeur, mais le mât de la goëlette frappa le patron-pilote et l'entraîna dans les flots. Une action en dommages a été intentée à l'armement du vapeur abordeur;

2° de la goëlette n° 2 de la même station, qui périt corps et biens au cours de la tempête du 30 septembre 1911.

§ 5. — REMORQUE SUR LA COTE DE FLANDRE.

Le service de la remorque avait produit, en 1910, 21,000 francs; la recette a augmenté de 5,600 francs en 1911, soit de 26 p. c.

Par contre, la dépense s'est accrue de près de 42,000 francs, du chef notamment de l'institution d'un service de remorquage à Blankenberghe pour faciliter l'entrée et la sortie des bateaux de pêche.

II, p. D.
II, p. D.

§ 6. — POLICE MARITIME.

La progression du mouvement de la navigation a eu pour conséquence un accroissement des droits de police maritime, qui sont supérieurs de fr. 8,682.17 à ceux de l'exercice 1910.

II, p. D.

Annexes
à consulter.

II, p. D.

Par contre, les dépenses ont subi une réduction de 4,000 francs; l'exercice 1911 a été exempt de charges extraordinaires, tandis que celui de 1910 a dû supporter les frais d'acquisition d'un canot à moteur pour la station d'Anvers.

III.

Services divers.

§ 1^{er}. — PHARES, FANAUX ET SIGNAUX.

Pour compléter le balisage des bancs de la côte de Flandre, une seconde série de bouées lumineuses et sonores ont été mouillées sur les hauts-fonds de Middelkerke, le banc d'Ostende, le banc « den Oever » devant La Panne et sur l'accore Nord du Stroombank.

En vue de faciliter l'entrée du chenal de Blankenberghe par brouillard, il a été décidé d'établir un signal de brume sur le musoir de l'estacade Est de ce port. L'appareil consistera en une cloche actionnée par l'électricité, mais manœuvrable à la main en cas d'interruption du courant.

Au cours de la tempête du 30 septembre 1911, une partie du musoir de l'estacade Ouest du port de Nieupoort a été enlevée avec le feu établi sur le musoir. Le feu de port a été remplacé et deux feux d'alignement ont été allumés sur chacune des estacades à l'effet d'indiquer les vestiges de l'ouvrage détruit.

II, p. D.

Les dépenses en 1911 présentent une diminution de 20,500 francs sur celles de 1910; non seulement les travaux d'entretien des feux et balises de l'Escaut ont été moins coûteux que l'année précédente, mais l'exercice 1910 avait eu à supporter les frais d'installation de balises et les dépenses de transformation d'un fanal.

§ 2. — ÉCOLES DE NAVIGATION.

Les cours des écoles de navigation ont été suivis par 226 élèves en 1911, soit 14 de plus qu'en 1910. Il a été alloué 49 bourses et 7 demi-bourses d'études; il avait été accordé 49 bourses et 4 demi-bourses l'année précédente.

Nombre de diplômes conférés :

	1911	1910
Long cours	100	85
Cabotage	12	15
Patron-pêcheur.	5	10

Le cours de navigation organisé pour les pêcheurs à Nieupoort a été suivi par 6 élèves, nombre identique à celui de 1910.

82 élèves ont suivi les cours spéciaux de machines à vapeur marines annexés aux écoles de navigation; il y en avait eu 70 en 1910. Il a été

décerné 5 diplômes de mécanicien de 1^{re} classe de bateau à vapeur et 11 de mécanicien de 2^e classe.

La dépense des écoles et des cours en question, qui était de fr. 46.845.94 en 1910, a subi une augmentation de fr. 1,804.26 en 1911 (fr. 48,648.20).

II, p. D.

§ 3. — SURVEILLANCE DE LA PÊCHE DANS LA MER DU NORD ET ÉCOLE DES MOUSSES.

Les garde-pêche « Ville d'Anvers » et « Ville d'Ostende » ont été affectés, comme les années antérieures, alternativement et d'une manière pour ainsi dire permanente, à la surveillance des pêcheries dans la mer du Nord.

Les élèves de l'école des mousses ont été embarqués par brigades de 30, au cours des croisières des deux navires.

Le service a coûté 210,000 francs, somme supérieure de 580 francs aux dépenses de 1910.

II, p. D.

§ 4. — SAUVETAGE.

Les sauveteurs de Nieupoort ont pris la mer pour porter assistance au patron d'une chaloupe de pêche échouée sur l'estran. La brigaded'Ostende a ramené à terre les équipages : 1^o d'un trois-mâts qui exhibait des signaux de détresse; 2^o d'une chaloupe de pêche échouée sur l'estran. Celle de la Panne s'est embarquée pour porter assistance à l'équipage d'une chaloupe de pêche venue à la côte. Enfin, l'embarcation de Blankenberghe a réussi à débarquer les trois pêcheurs et le mousse d'une chaloupe échouée à l'Est du port.

La dépense, en diminution de 3,800 francs sur celle de 1910, s'élève à 66,000 francs. La différence est due à l'organisation d'un nombre plus restreint de permanences.

II, p. D.

IV.

Résultats financiers.

Les recettes de l'exercice 1911 sont en diminution de 70,000 francs en chiffres ronds sur celles de 1910, tandis que les dépenses sont en augmentation de plus de 5,000,000 de francs. Abstraction faite du service des paquebots entre Ostende et Douvres, les recettes accusent pour l'ensemble des services de la Marine une augmentation de 190,000 francs.

II, p. D.

Par contre, le service des malles a produit 260,000 francs de moins qu'en 1910, année de l'exposition de Bruxelles; le résultat est plus favorable quand on le compare, comme il est rationnel, à celui de 1909. Les recettes effectuées pendant ce dernier exercice sont, en effet, inférieures de 216,000 francs à celles de 1911.

Quant à l'augmentation des dépenses, elle provient, comme il a été dit plus haut, de ce que l'on a dû imputer sur le budget de l'exercice 1911 un premier acompte de 2,500,000 francs pour l'acquisition de deux nouvelles malles à turbines.

Le résultat financier de cet exercice en est donc satisfaisant.

N° 1. — Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette.

Comparaison des années 1911 et 1910.

	NOMBRE.			MOUVEMENT.			RECETTE.				
	ANNÉES.		Différences pour 1911.	ANNÉES.		Différences pour 1911.	ANNÉES.		Différences pour 1911.		
	1911.	1910.		1911.	1910.		1911.	1910.			
	1911.	1910.	1911.	1910.	1911.	1910.					
Voyageurs.	Billets simples.	1 ^{re} classe	"	"	"	21,834	25,531	- 3,717	203,056 20	237,624 31	-34,568 10
		2 ^e —	"	"	"	41,738	49,697	- 8,159	292,166 "	340,279 "	-57,113 "
	Id. (prix réduits).	1 ^{re} classe	"	"	"	1,267	1,734	- 467	6,666 10	10,230 "	- 3,613 90
		2 ^e —	"	"	"	3,435	5,718	- 2,283	13,666 80	21,113 60	-10,446 80
	Billets aller-retour.	1 ^{re} classe	"	"	"	9,494	10,572 ⁽¹⁾	- 1,078	70,730 30	78,761 40	- 8,031 10
		2 ^e —	"	"	"	24,492	26,968 ⁽¹⁾	- 2,476	137,135 20	151,020 89	-13,865 60
Id. (prix réduits).	1 ^{re} classe	"	"	"	34,200	36,100 ⁽¹⁾	- 3,900	171,554 45	191,274 60	-19,720 15	
	2 ^e —	"	"	"	44,380	63,870 ⁽¹⁾	- 19,290	182,111 80	253,302 90	-71,281 10	
Abonnements	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Régates excursionnistes	5	"	+ 5	"	"	"	"	30 "	"	+ 30 "	
Suppléments de 2 ^e à 1 ^{re} classe	83,014	98,030	- 15,925	"	"	"	"	207,535 "	247,347 50	-39,812 20	
1/2 id. id.	"	3,434	- 3,434	"	"	"	"	"	4,292 50	- 4,292 50	
Petites cabines	354	1,176	- 812	"	"	"	"	2,548 "	8,212 "	- 5,684 "	
Grandes cabines	6,571	6,548	- 13	"	"	"	"	91,994 "	92,176 "	- 182 "	
Cabines spéciales	116	150	- 34	"	"	"	"	3,248 "	4,200 "	- 952 "	
de luxe	33	49	- 16	"	"	"	"	2,475 "	3,675 "	- 1,200 "	
Vélos	337	463	- 126	"	"	"	"	608 60	833 40	- 228 60	
Bagages	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Ensemble	—	—	—	181,040	222,410 ⁽²⁾	- 41,370	1,385,543 45	1,656,503 "	-270,959 55		
Finances: Groupes	69	75	- 6	"	"	"	"	34 50	37 50	- 3 >	
Journaux Kilog.	"	"	"	81,780	82,700	- 920	2,453 40	2,481 "	- 27 20		
Colis postaux	de 3 kilog. et moins	532,472	508,907	+ 23,565	1,597,416	1,526,721 ⁽³⁾	+ 70,695	133,118 "	127,226 75	+ 5,891 25	
	de 3 à 5 kilog.	38,448	35,469	+ 2,959	115,344	106,467 ⁽³⁾	+ 8,877	19,224 "	17,744 50	+ 1,479 50	
Petits colis.	Tarif normal. (prix) de 5 kilog. et moins	de 5 kilog. et moins	30,595	29,056	+ 1,539	91,785	87,168 ⁽³⁾	+ 4,617	9,339 12	8,882 88	+ 456 24
		de plus de 5 à 10 kilog.	13,536	13,530	+ 6	94,752	94,710 ⁽⁴⁾	+ 42	9,360 25	9,465 40	- 105 15
		de plus de 10 kilog.	"	"	"	1,910,867	1,827,517 ⁽⁵⁾	+ 83,350	104,639 12	99,782 71	+ 5,056 41
Grande vitesse. — Poids taxé.	"	"	"	936,630	993,440	- 56,810	31,542 44	32,444 81	- 902 37		
Tarif réduit. Service anglo-belge-suisse.	"	"	"	52,595	61,125	- 8,533	1,089 08	1,405 99	- 316 91		
Dito	"	"	"	"	"	"	20,778 78	21,843 37 ⁽⁶⁾	- 1,068 59		
Produits extraordinaires	"	"	"	"	"	"	515 90	701 90	- 186 "		
Totaux	1,717,836 04	1,978,521 81	-260,685 77								

(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) Poids moyen calculé à raison de 3 kilogr. par colis.
(4) — — — — — ? — — — — —
(5) Colis taxés au poids.
(6) Convention du 1^{er} juillet 1895 (R. A. n° 2587 de l'Administration des Chemins de fer).

N° II. — *Recettes et dépenses de la Marine. — Subdivision par service.*

Comparaison des années 1911 et 1910.

SERVICES.	1911.	1910.	Différences pour 1911.				
RECETTES.							
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	1,717,836 04	1,978,521 81	- 260,685 77				
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	149,547 4 5	142,131 74	+ 7,415 71				
Pilotage	5,075,565 84	4,906,987 82	+ 168,577 82				
Écluses.	4,190 90	3,790 14	+ 400 76				
Remorque sur la côte de Flandre	27,097 41	21,458 02	+ 5,609 39				
Police maritime	233,124 34	224,442 17	+ 8,682 17				
Écoles de navigation				
Pêche maritime				
Sauvetage				
Totaux. . . . fr.	7,207,361 78	7,277,361 70	- 69,999 92				
DÉPENSES.							
	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	849,806 08	5,111,925 93	5,961,732 01	773,394 19	2,327,054 82	3,100,449 01	+2,861,283 .
Passage d'eau { la Tête-de-Flandre. entre Anvers et { le Pays de Waes.	83,334 36	87,194 70	170,529 06	82,365 19	150,328 94	232,694 13	- 62,165 07
	25,627 37	17,934 78	43,562 15	26,885 96	28,012 60	54,898 56	- 11,316 41
Pilotage	3,862,713 32	484,840 69	4,347,554 01	3,711,089 32	412,671 91	4,123,761 23	+ 223,792 78
Phares, { éclairage et signaux fanaux et { de la côte	31,033 38	21,964 95	53,018 33	31,329 25	19,250 96	50,589 21	+ 2,429 12
signaux. { Éclairage de l'Escaut.	124,598 67	119,032 46	243,631 07	130,922 06	139,627 52	270,549 58	- 22,918 51
Remorque sur la côte de Flandre	78,890 29	56,457 57	135,347 86	72,495 11	21,015 66	93,510 77	+ 41,837 09
Police maritime	99,446 54	19,643 38	119,089 92	99,060 92	24,021 25	123,082 17	- 3,594 25
Écoles de navigation	34,667 80	13,960 40	48,628 20	32,883 48	13,960 46	46,843 94	+ 1,504 26
Surveillance de la pêche maritime, École des mousses, etc.	161,669 50	18,287 08	209,956 58	159,608 25	58,765 78	209,374 03	+ 582 55
Sauvetage	54,692 85	11,290 55	65,983 40	58,560 53	11,218 77	69,779 30	- 3,795 90
Conseil supérieur de la Marine	1,676, 77	.	1,676 77	.	.	.	+ 1,676 77
Totaux fr.	5,412,196 93	3,205,939 67	11,404,729 36	5,169,594 26	8,375,533 93	5,992,532 43	+3,029,195 43
Recettes totales . . . fr.	7,207,361 78			7,277,361 70			- 69,999 92
Dépenses — . . . fr.	11,404,729 36			8,375,533 93			+3,029,195 43
Excédent { de dépenses . . . fr.	4,197,367 58			1,098,172 23			+3,099,195 35
{ de recettes . . . fr.	.			.			.

19.

4)

PARTIE E.

—

ÉLECTRICITÉ

92

(3)

ÉLECTRICITÉ

I.

Renseignements généraux.

Un arrêté royal en date du 30 juin 1910 (annexe I) a créé une direction autonome chargée du contrôle des applications de l'énergie électrique. Cette direction est dénommée « Office de l'Électricité ».

Ses attributions sont les suivantes :

Sécurité publique. — Réception des demandes d'autorisation pour l'établissement des canalisations électriques (aériennes ou souterraines) au voisinage des lignes du Gouvernement ou sur le domaine public. Examen de ces demandes à l'intervention des administrations intéressées fixant les conditions de sécurité et les charges de toute nature auxquelles ces autorisations sont subordonnées.

Étude et exécution des installations de canalisation, de distribution, de transformation et de production de l'énergie électrique pour les besoins du département.

Projets d'établissement et de remaniement de l'éclairage électrique des voies, cours et locaux du département.

Projets de transmission électrique de l'énergie au chemin de fer. — Réalisation de ces projets.

Détermination des types et des conditions de fourniture du matériel et des objets de consommation utilisés au département pour la transmission de l'énergie et l'éclairage par l'électricité.

Épreuves de réception dans les usines, aux chantiers ou au laboratoire de la direction.

Réception des fournitures.

Étalonnage des appareils de mesure. Vérification périodique des compteurs et autres appareils servant aux transactions dans lesquelles le département est intéressé. Essais divers.

Réparation du matériel électrique à l'atelier spécial de la direction ou dans l'industrie.

Questions nationales ou internationales se rapportant à l'unification des types de matériel et des méthodes d'essais électriques.

Contrôle des applications de l'énergie électrique à l'Administration des Chemins de fer, étude économique de ces applications.

Conception et réalisation des projets de traction électrique sur programme

arrêté en commun avec l'Administration des Chemins de fer, à qui en incombe l'exploitation; études comparatives des moyens de traction.

Service des plans.

Exploitation de la ligne vicinale de Mons à Boussu.

Fourniture de l'énergie électrique aux administrations du département et aux communautés comprenant ces administrations. Élaboration des conventions de fourniture; exploitation des usines de transformation et de production.

Service et entretien de l'éclairage électrique des stations et des ateliers.

Contrats mixtes d'éclairage au gaz et à l'électricité. Fourniture du gaz aux différentes administrations du département. Élaboration des contrats. Production du gaz riche.

Vérification des comptes de fourniture; ventilation des dépenses entre les services consommateurs.

Comptabilité du prix de revient.

Examen comparatif, au point de vue économique, des projets d'éclairage à demeure de toute nature.

Questions diverses se rapportant au développement des distributions d'électricité dans le pays.

II.

Personnel.

Le personnel a été pour la plus grande partie recruté par voie de transfert des fonctionnaires et agents dont les attributions ont été reportées à la nouvelle direction.

La situation numérique du personnel exclusivement utilisé par la Direction de l'Électricité se résume comme suit à la date du 31 décembre 1911.

DÉSIGNATION DES SERVICES.	Fonctionnaires et employés.	Ouvriers.
Administration centrale	26	15
Service des travaux	5	38
Service des exploitations :		
Usines d'électricité, éclairage des gares, ateliers, etc.	5	267
Usines à gaz	»	54
Laboratoire d'étalonnage et des essais électriques.	2	7
Ligne vicinale Mons-Boussu.	4	64
Atelier de réparations d'appareils électriques de Bruxelles Q. U.	»	38
Commission de réception.	2	»
Totaux	44	461

D'autre part, 59 chefs immédiats appartenant à d'autres administrations ont continué à prêter leur concours et celui de la partie nécessaire de leur personnel à l'Office de l'Électricité.

Ils ne figurent pas au tableau du personnel ci-dessus.

III.

Permissions de voirie.

DÉLIVRANCE D'AUTORISATIONS.

A la suite d'enquêtes auprès de toutes les administrations intéressées, de visites des lieux, de conférences, il a été délivré à des sociétés ou à des particuliers, pendant l'exercice 1911, 150 autorisations de placer des conducteurs électriques empruntant le domaine de l'État (chemin de fer, grande voirie routière ou fluviale) ou au croisement des lignes électriques du Gouvernement.

Ces autorisations se rapportent respectivement à 26 réseaux aériens, à 116 réseaux souterrains et à 6 réseaux mixtes, comportant à la fois des conducteurs aériens et souterrains.

IV.

Approvisionnements et matériel en magasin.

APPROVISIONNEMENTS		
en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1911. — (Tarif 1911).	Restant à fournir sur les marchés de 1911.	TOTAUX.
A. Objets d'un usage général pour l'entretien des installations électriques (éclairage, transport de force traction) ainsi que ceux prévus pour installations nouvelles	186,546 15	122,462 24
B. Objets d'entretien spéciaux aux installations d'éclairage électrique des locaux, voies, etc., ainsi que ceux prévus pour installations nouvelles.	152,574 19	150,360 68
C. Objets spéciaux à la réparation du matériel des installations électriques aux réfections importantes et aux extensions	30,170 86	45,517 02
D. Pièces pour usines à gaz	5,975 »	726 50
E. Huile minérale pour la fabrication du gaz riche	28,677 95	77,000 »
Totaux. . .	405,742 15	576,266 24
		780,008 57

V.

Production de l'énergie électrique et du gaz riche.

Électricité. — L'annexe II donne le prix de revient de l'énergie électrique produite par nos usines en 1911.

Pour la comparaison des prix de revient, il faut tenir compte de l'importance des usines, de leur âge, de leur éloignement des bassins houillers ou des ports, de certaines particularités locales et surtout de leur taux d'utilisation. C'est ainsi que Berchem, actuellement utilisé en plein, arrive à produire à 8,74, tandis qu'à l'usine de Malines, pourvue d'un outillage plus parfait et d'une importance plus grande, mais encore très incomplètement utilisée, le kilowatt-heure coûte encore 16,41. Ce dernier prix diminuera considérablement, tandis que le premier serait sans doute majoré si on devait, comme c'est à prévoir, renforcer les moyens de production.

Gaz. — L'éclairage des trains au gaz riche a nécessité une consommation de 1,729,034 mètres cubes. Cet éclairage a coûté pour matières et main-d'œuvre de fabrication fr. 303,606.07, soit fr. 0.175 par mètre cube de gaz comprimé, livré au compteur de fabrication (non compris les frais de transport aux lieux de chargement, les frais de chargement et les charges d'intérêt et d'amortissement des installations et du matériel).

VI.

Améliorations et innovations introduites dans le service.

ÉLECTRICITÉ.

A. *Éclairage électrique des gares, ateliers, bureaux de ville.* — L'éclairage électrique comportait, au 31 décembre 1911, 14,731 lampes à incandescence et 3,453 lampes à arc (voir détail annexe III) réparties dans 74 stations, ateliers, etc.

Les installations désignées ci-après :

Ciney, 214 lampes à incandescence ;

Trazegnies, 41 lampes à incandescence, qui ont été réalisées en 1911, sont comprises dans la répartition.

L'énergie électrique est fournie à Ciney et à Trazegnies par l'industrie privée.

Les installations d'Ath ont été remaniées, ce qui a permis de généraliser l'éclairage électrique dans toute la gare.

Les transformations des installations de Courtrai, entamées en 1910, ont été continuées et terminées en 1911.

L'éclairage électrique a été généralisé dans les ateliers de wagons et de chaudronnerie d'Hoboken. Les lampes à arc y ont été remplacées par des lampes à incandescence à filament métallique, alimentées au moyen de courant fourni par un alternateur installé provisoirement dans l'atelier.

Des extensions d'éclairage électrique ont également été réalisées en 1911, aux ateliers centraux de Malines, notamment à l'atelier des bêcheurs.

L'éclairage électrique a aussi été installé dans la chaufferie de Bruxelles-Nord, ainsi qu'au nouvel hôtel des Postes et Télégraphes de Charleroi.

Des extensions d'éclairage par lampes à filament métallique ont été réalisées à la gare d'Eschen, aux ateliers d'Anvers-Nord et de Courtrai.

L'éclairage électrique du nouveau bâtiment des recettes de Châtelineau a été commencé à la fin de l'année 1911, pour être poursuivi et terminé au début de 1912.

D'autre part, l'éclairage électrique de Heyst, qui comportait 8 lampes à arc, a été remplacé par des lampes à incandescence à pétrole. Ce remplacement a donné lieu à une notable économie, sans nuire aux nécessités du service.

Les installations de Gentbrugge et Meirelbeke ont été raccordées à un réseau de distribution privée ; ce raccordement a permis de compléter les susdites installations, tout en supprimant la petite usine de production de l'atelier central de Gentbrugge.

Toutes les autres installations de l'agglomération gantoise doivent être alimentées également par l'industrie privée. Les travaux de transformation nécessaires à cet effet ont été entrepris en 1911 et permettront de remanier et de compléter les installations existantes, et d'étendre économiquement les applications de l'électricité aux gares de Gand-Est, Grand-Rabot et Gand-Eccloo, tout en supprimant l'usine de production de Gand (Sud).

Les moyens de production de l'usine centrale de Malines ont été renforcés, de façon à pouvoir alimenter au moyen de cette seule usine tous les récepteurs prévus à Malines. Les installations de l'usine ont été complétées pour permettre la marche à condensation des machines à vapeur ; cette mesure a permis de réduire sensiblement la consommation de vapeur et le prix de revient du kilowatt-heure.

L'emploi des lampes à filament métallique, grâce à la faible consommation d'énergie et la diminution croissante du prix d'achat, fait réaliser de sensibles économies, et se généralise de plus en plus, notamment pour l'éclairage des locaux et des endroits couverts. Pour l'éclairage des grands espaces découverts, leur utilisation est également avantageuse lorsqu'elle dispense de transformer en courant continu l'énergie électrique fournie sous forme de courant alternatif.

Les installations d'éclairage de la gare d'Anvers (G. C.) ont été complètement remaniées et considérablement améliorées par la substitution de lampes à filament métallique aux lampes à filament de carbone et aux lampes à arc de faible intensité ; un remaniement analogue a été commencé à Berchem (gare et atelier) et sera poursuivi à Anvers-Nord, Anvers-Sud, Eschen, Saint-Nicolas, Welkenraedt, etc.

L'administration a étendu également l'emploi des lampes à incandescence de forte intensité, 100 et 200 bougies, pour remplacer économiquement des lampes à arc, notamment dans les gares secondaires, où l'on ne disposa que de courant alternatif.

34 lampes à vapeur de mercure supplémentaires ont été installées en 1911, pour extension d'essai. Ces lampes ont continué à donner de bons résultats.

B. Applications diverses. — Au cours de l'année 1911, des tracteurs ont été commandés pour actionner les plaques tournantes d'Anvers-Nord, Bruxelles-Nord et Verviers.

Un grand nombre de moteurs électriques type EB, dont la plupart munis de pôles auxiliaires de commutation, ont été acquis ou installés pour actionner les machines-outils, notamment dans les ateliers centraux de Gentbrugge, Louvain, Namur.

Il a été installé en outre :

1 appareil des dépoussiérage pour les voitures à Anvers (G. C.);

1 ascenseur pour bagages à Bruxelles-Nord, 1 à Gand-Eecloo, 1 à Etterbeek et 4 à Alost ;

1 chariot électrique pour la manutention des roues à l'atelier central de Luttre ;

1 transbordeur pour locomotives à l'atelier central de Louvain et 1 à l'atelier central de Gentbrugge ;

Les pompes à vapeur du service ont été remplacées par des pompes avec moteurs électriques à Rivage, Malines et Muysen; toutefois, les pompes de Rivage n'ont pu être mises en service en 1911, certains objets de tuyauterie restant à installer.

VII.

Traction électrique.

En ce qui concerne la traction électrique, une documentation très complète a été rassemblée.

Elle vise la comparaison des avantages et des inconvénients que peut présenter l'emploi des courants monophasés, triphasés ou continus à haute ou moyenne tension, les différents types de tracteur ainsi que les divers systèmes d'appareillage de la voie.

VIII.

Exploitation de la ligne vicinale de Mons à Boussu.

Les renseignements statistiques relatifs à l'exploitation de la ligne vicinale de Mons à Boussu font l'objet des tableaux ci-annexés (n^{os} IV^A, IV^B, IV^C, IV^D, IV^E, IV^F).



(3)

**ANNEXES
DE LA PARTIE E.**

N^o I. — *Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.*

Création d'une Direction de l'électricité.

ALBERT, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT !

Vu l'arrêté royal du 27 janvier 1850, portant organisation des administrations centrales du Ministère des Travaux publics ;

Vu les arrêtés royaux du 15 novembre 1877, organique des administrations des chemins de fer, postes et télégraphes ;

Vu l'extension continue des applications de l'électricité à l'éclairage, à la force motrice et à la traction dans les services publics ;

Vu la multiplication des câbles souterrains et des fils aériens destinés au transport de l'énergie électrique, les dangers ou incommodités qui peuvent en résulter, tant pour les personnes que pour les installations d'éclairage et de signaux de chemin de fer, celles du télégraphe et du téléphone ;

Vu le nombre toujours croissant des demandes d'autorisation de transport d'énergie électrique produites ;

Attendu que les administrations des chemins de fer et des télégraphes sont l'une et l'autre, mais séparément, chargées d'étudier la plupart des questions qui se rattachent à ces objets.

Attendu que le service spécial des chemins de fer secondaires rattaché à l'administration des chemins de fer centralise actuellement les affaires touchant aux mesures de sécurité imposées aux entreprises de transport d'énergie électrique sur le domaine public, ou au voisinage des lignes de l'État.

Considérant l'utilité de donner à l'examen des moyens d'alimenter les services publics en énergie électrique, une unité de vue et de direction favorable à l'économie et à la promptitude des solutions.

Voulant alléger la tâche des administrations des chemins de fer et des télégraphes en les dégageant de la responsabilité de certains services qui ne leur sont pas essentiels ;

Sur la proposition de notre Ministre des chemins de fer, postes et télégraphes.

Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER. — Sont séparés des administrations des chemins de fer et des télégraphes, pour être réunis en un service unique : les bureaux qui s'occupent actuellement de l'étude des fournitures d'électricité, tant pour les

besoins de ces administrations que d'autres départements ministériels ou d'autres services publics ; les bureaux chargés d'examiner les affaires qui se rattachent au transport d'énergie électrique, établis sur le domaine public ou au voisinage des lignes du Gouvernement ; et aux mesures de sécurité qu'ils exigent quelle qu'en soit la destination, (éclairage, force motrice, traction ou autre fin quelconque) ; le laboratoire d'électricité établi à l'administration des chemins de fer ; la direction de la ligne vicinale à traction électrique de Mons à Boussu ; le contrôle des applications de l'énergie électrique.

ART. 2. — Notre ministre des chemins de fer, postes et télégraphes est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 30 juin 1910.

ALBERT.

Par le Roi :

*Le Ministre des Chemins de fer,
Postes et Télégraphes,*

G. HELLEPUTTE.

N° II. — *Prix de revient de l'énergie électrique produite*

NOM DES USINES.	DÉPENSES				
	Charges financières.	Matières.	Main-d'œuvre.	Réparation du matériel.	Entretien et réparation des bâtiments.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Berchem	17,462 01	45,011 18	9,256 »	529 38	135 22
Malines A. C. (G. U.)	52,121 78	56,294 25	15,534 90	175 82	221 27
Gand-Sud	15,371 34	51,408 02	12,076 80	2,951 24	»
Quareguon Central	17,098 84	54,248 10	11,659 71	5,825 45	1,080 05
Namur A. C.	19,766 68	26,715 80	4,265 25	5,084 50	»
Anvers-Nord.	10,617 28	51,951 12	6,242 77	2,504 17	785 49
Anvers-Sud.	8,577 86	42,141 17	6,061 »	5,581 75	271 20
Montignies	11,062 15	22,144 46	9,895 82	2,617 85	554 15
Charleroi-Sud	11,194 94	24,504 75	8,258 54	2,751 05	»
Louvain A. C.	4,485 02	18,002 95	6,642 26	»	»
Liège-Guillemins	7,450 75	11,535 50	6,891 20	4,482 62	77 90
Arlon	7,447 15	25,044 81	6,655 70	5 80	52 50
Mons	5,257 72	12,426 25	6,655 40	716 56	»
Esschen	5,515 08	9,180 65	5,317 55	»	»
Namur (Remise)	6,484 34	15,702 95	5,124 55	295 12	145 21
Ans	5,661 64	8,458 41	6,571 55	49 29	75 29
Welkenraedt.	7,105 68	10,594 15	4,684 42	148 99	»
Ronet	6,470 21	10,411 59	7,159 20	67 69	186 50
Saint-Nicolas	2,477 80	5,849 96	5,205 70	118 54	125 »
Courtrai	5,806 98	14,417 41	5,654 50	1,086 08	506 75
Gentbrugge A. C.	4,501 76	7,784 79	5,224 29	558 27	»
Ceusmes A. C.	1,950 15	2,825 26	2,285 50	11 89	240 »
Marchienne-au-Pont	6,007 62	5,525 10	4,559 20	298 57	»
Luttre A. C.	2,594 17	4,171 96	1,725 88	27 56	26 52
Renory	2,601 90	4,678 17	5,102 05	1,065 15	»
Haine-Saint-Pierre.	5,957 66	5,265 58	2,567 70	515 04	»
Ath	4,551 25	5,985 85	5,016 54	1,010 65	120 »
Alost.	2,548 46	12,120 88	5,898 50	875 41	»
Lodelinsart.	1,550 72	6,265 57	4,469 81	1,284 82	»
Malines A. C (P. U.)	1,608 58	2,750 46	552 10	1,021 57	4 69
Saint-Michel	790 79	5,518 51	1,124 90	99 »	»

dans les usines de la Direction de l'électricité en 1911.

			Puissance maxima développée.	Production totale.	Consommation dans l'usine.	Consommation en dehors de l'usine.	Coût du kwh utile.
Frais divers.	Frais généraux.	TOTALES.					
Francs.	Francs.	Francs.	Kw.	Kwh.	Kwh.	Kwh.	Centimes.
»	4 254 58	74 026 17	160,000	865,254	9,751	855,500	8.74
153 55	5,795 01	150,554 56	557,600	825,758	51,514	794,244	16.41
121 82	5,525 05	87,252 57	216,000	764,905	5,199	759,704	11.48
515 07	4,088 50	72,295 72	290,000	670,259	26,519	643,742	11.25
40 99	2,728 19	56,597 21	559,000	595,197	554	594,845	9.51
5 07	5,505 38	53,212 88	151,250	490,589	4,850	485,739	11.56
»	4,164 41	64,797 41	98,600	521,258	5,025	516,255	20.49
957 21	2,874 56	49,866 60	82,500	299,755	8,267	291,468	17.10
15 65	2,826 58	49,550 07	78,000	265,560	9,228	256,152	19.26
»	1,971 62	51,099 85	54,000	250,677	»	250,677	15.48
959 25	1,915 54	55,290 54	55,775	222,702	5,221	219,481	15.16
»	2,578 94	59,562 90	66,000	205,504	1,221	204,285	19.56
»	1,585 84	24,659 57	49,200	177,241	1,647	175,494	14.04
»	1,490 56	21,501 82	54,000	167,907	5,947	165,960	15.11
174 95	1,555 24	27,480 14	57,800	161,957	5,970	157,987	17.55
417 74	1,229 76	29,265 46	61,540	157,251	1,788	155,465	15.05
25 60	1,221 96	25,578 78	85,250	148,072	1,492	146,580	16.08
110 70	1,414 82	25,820 51	40,221	147,646	4,175	145,475	17.99
156 17	895 50	14,557 54	44,610	147,265	5,220	144,045	10.09
»	1,715 58	28,967 50	42,690	109,955	1,064	108,869	26.60
6 78	1,084 55	18,940 22	52,200	108,625	2,854	105,771	17.90
»	429 01	7,741 81	71,720	84,667	»	84,667	9.14
»	798 47	16,788 96	18,095	78,425	5,615	74,810	22.45
»	476 14	8,822 05	57,220	64,785	»	64,785	15.61
18 94	709 14	12,175 55	15,502	65,118	2,587	60,551	20.11
16 04	655 15	12,774 95	19,800	62,785	1,655	61,150	20.89
»	970 42	17,651 85	27,140	61,585	1,815	59,595	29.58
»	1,511 57	22,954 62	18,550	55,169	2,610	50,559	45.40
1 55	961 72	14,555 99	14,856	46,482	1,456	45,046	52.26
»	546 29	6,285 49	52,564	28,596	141	28,255	22.22
»	579 59	5,912 59	12,000	25,165	»	25,165	25.49

N° IV^A. — Ligne vicinale de Mous-Boussu.

EXPLOITATION ET RECETTES.

Les résultats comparatifs des transports de voyageurs, depuis l'origine (24 août 1899) sont résumés dans le tableau suivant :

Nombre de voyageurs

	1899	1900	1901	1902	1905	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911
Billets délivrés.	175,588	508,539	509,037	568,012	646,975	661,180	696,919	784,694	851,629	845,467	795,598	794,146	817,403
	105,894	502,518	512,126	550,282	527,546	614,714	661,528	750,870	828,480	875,806	847,424	858,608	865,566
	»	»	»	»	70 884	92,168	112,688	415,654	114,190	155,592	165,048	168,452	167,596

Recettes.

	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Billets.	27,768 40	79,360 60	78,239 85	86,254 70	97,221 50	98,593 80	104,200 80	115,156 60	124,557 55	124,875 45	118,050 28	118,085 90	121,879 60
	21,531 75	60,445 85	61,864 95	69,589 90	91,688 80	100,876 10	106,059 55	115,975 05	125,547 05	152,058 50	126,833 10	128,218 75	150,157 88
	»	»	»	»	4 481 89	5,801 15	6,717 68	7,884 57	8,517 5	9,842 41	11,015 51	12,010 41	11,971 10

Recette moyenne par voyageur.

Billets.	0 16	0 156	0 154	0 152	0 15	0 149	0 15	0 147	0 146	0 148	0 149	0 149	0 149
	0 205	0 20	0 198	0 190	0 174	0 164	0 16	0 154	0 151	0 151	0 15	0 149	0 15
	»	»	»	»	0,065	0 065	0 06	0 069	0 075	0 074	0 07	0 071	0,071

(1) Les billets « aller et retour » sont comptés pour deux voyages.

N° IV^{bis}. — *Ligne vicinale de Mons-Boussu.*
TABLEAU ANALITIQUE DES RÉSULTATS D'EXPLOITATION DEPUIS L'ORIGINE (24 AOUT 1899).

Recettes et dépenses

Années.	Longueur exploitée kilomètres.	Nombre de jours d'exploitation.	Trains-kilomètres utiles.	Recettes totales.	Dépenses totales.	Coefficient d'exploitation	Par jour-kilomètre.		Par train-kilomètre.		Par kilomètre exploité.	
							Recette.	Dépense.	Recette.	Dépense.	Recette.	Dépense.
1899	10.75	150	92 241	Fr. c. 40,100 55	Fr. c. 59,458 15	80 56	Fr. c. 55 07	Fr. c. 28 18	Fr. c. 0 55	Fr. c. 0 42	Fr. c. 4,567 47	Fr. c. 3,670 52
1900	—	565	272,066	159,804 45	125,558 75	88 56	55 88	51 45	0 51	0 15	15 005 06	11,491 98
1901	—	—	268,276	140,106 80	150,849 55	90 81	55 70	55 64	0 52	0 52	15,055 10	15,009 24
1902	—	—	552,246	155,824 60	115,051 »	75 84	59 71	29 52	0 46	0 54	14,495 40	10,702 69
1905	—	—	452 581	195,515 20	114,940 70	59 59	49 51	29 29	0 42	0 25	18,001 22	10,692 16
1904	—	566	451,827	205,570 85	127,519 95	62 97	52 08	52 95	0 45	0 28	19,104 26	12,099 75
1905	—	565	455,545	217,209 15	134,758 25	65 87	55 55	55 55	0 47	0 50	20,205 50	12,905 88
1906	—	—	480,550	258,962 58	144,557 85	60 48	60 90	59 85	0 49	0 50	22,229 07	15,445 55
1907	—	—	495,890	258,252 92	150,521 65	58 20	65 81	58 56	0 52	0 50	24,025 55	14,002 01
1908	—	566	495,125	268,557 49	158,086 65	59 49	68 »	40 51	0 55	0 52	21,822 09	14,789 59
1909	—	565	495,088	256,519 85	151,919 75	59 55	65 58	58 71	0 51	0 50	25,865 10	14,152 16
1910	—	—	495,652	258,514 14	149,214 08	57 85	65 85	58 02	0 52	0 50	24,029 22	15,880 58
1911	—	—	494,954	265,988 55	156,391 79	59 20	67 28	59 83	0 55	0 51	24,557 07	14,550 04

N° IVc. — Ligne vicinale de Mons à Boussu.

TABLEAU ANALYTIQUE DES RÉSULTATS D'EXPLOITATION DEPUIS L'ORIGINE (24 AOUT 1899).

Consommation d'énergie électrique.

	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911
Consommation totale d'énergie pour le service des trains, y compris éclairage et chauffage des trains et locaux du vicinal. Kwh. (1)	38,525	125,512	122,810	158,192	270,268	322,269	352,259	374,542	506,131	462,491	453,814	449,801	457,032
Consommation totale d'énergie pour la traction des trains. Kwh	»	»	»	»	281,656	306,354	323,440	334,133	501,372	410,350	398,723	389,154	399,868
Nombre de trains - kilomètres utiles.	92,241	272,666	268,376	332,246	482,581	451,827	450,545	480,359	493,800	495,123	493,088	493,832	494,934
Consommation d'énergie par train-kilomètre utile, y compris éclairage et chauffage. Kwh	0.417	0.460	0.457	0.476	0.597	0.713	0.771	0.779	0.802	0.933	0.920	0.900	0.923
Consommation d'énergie pour la traction des trains, par train-kilomètre utile. Kwh	»	»	»	»	0.577	0.677	0.713	0.737	0.752 (2)	0.828	0.802	0.788	0.807

Consommation totale d'énergie pour le service des trains, y compris éclairage et chauffage des trains et locaux du vicinal. Kwh. (1)

Consommation totale d'énergie pour la traction des trains. Kwh

Nombre de trains - kilomètres utiles.

Consommation d'énergie par train-kilomètre utile, y compris éclairage et chauffage. Kwh

Consommation d'énergie pour la traction des trains, par train-kilomètre utile. Kwh

(1) Chauffage électrique des voitures motrices depuis 1904 (novembre).

(2) L'augmentation de consommation provient de ce que la capacité des trains du matin et du soir a été augmentée à partir de fin 1907 ainsi que par les manœuvres nécessitées pour l'adjonction et le retrait des 2^e voitures remorquées et pour la substitution de rames fraîches aux voitures ayant servi au transport des ouvriers.

N° IV^D. — *Contraventions, délits, etc., constatés sur la ligne vicinale de Mons-Boussu pendant l'année 1911 et condamnations qui ont été prononcées pendant le même exercice.*

Nature de la contravention ou du délit.	Nombre.	Condamnations prononcées.		
		Amendes. Frs C ^{ms}	Prison subsidaire.	Nombre.
1° Être monté sur une voiture ou en être descendu pendant la marche du train	5	21.20	5	4
2° Avoir pris place dans une voiture sans se munir d'un coupon régulier	4	21.20	5	4
3° Voies de fait envers le personnel des trains	1	»	»	»
4° Conducteurs n'ayant pas écarté leurs attelages à 1 ^m .50 au moins des rails à l'approche d'un train et piétons ne s'étant pas conformés à la même obligation	12	21.20	5	5
5° Avoir traversé les voies sans s'être assuré qu'il n'y avait aucun train à proximité	5	21.20	5	1
6° Avoir fait usage d'un billet cédé	1	21.20	5	1
7° Contraventions diverses.	7	21.20	5	4

N° IV^E. — *Accidents de personne qui se sont produits sur la ligne vicinale de Mons-Boussu pendant l'année 1911.*

Nature des accidents.	Nombre des victimes		Total.
	tuées	blessées	
1° Accidents survenus à des voyageurs en montant dans un train ou en descendant de celui-ci pendant la marche	»	1	1
2° Accidents survenus à des personnes étrangères au service, autres que des voyageurs :			
a) En traversant les voies au moment du passage d'un train.	1	2	5
b) En marchant le long de la voie	»	4	4
3° Accidents survenus à des agents de l'exploitation par suite de collision	»	1	1

N° IV. — Récapitulation des accidents de personne survenus sur la ligne vicinale de Mons-Boussu depuis la mise en exploitation de cette ligne.

Accidents survenus à des		1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911
1° Voyageurs	tués	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	blessés	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
2° Agents de l'exploitation	tués	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	blessés	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
3° Autres personnes.	tués	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	blessés	2	2	5	8	1	1	3	3	2	4	1	»	6
Totaux		1	2	5	8	2	1	3	3	1	2	»	2	1
Parcours kilométriques		92,241	272,666	268,976	352,246	452,581	451,827	450,545	480,559	495,800	495,125	495,088	495,652	491,981
Nombre d'accidents par 100.000 kilomètres parcourus.		1.08	0.75	1.11	1.5	0.44	0.22	0.67	0.63	0.2	0.4	»	0.4	0.2
		2.16	0.75	1.11	1.5	1.08	0.22	0.67	0.63	0.6	1.01	1.82	0.4	1.61

(20)

(7)

TABLE DES MATIÈRES.

PARTIE A.

CHEMINS DE FER.

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE I^{er}.

I. — Situation financière.

	PAGES	Annexes à consulter.
§ 1 ^{er} . Capital de premier établissement	A, 1	I et IX de la partie A.
§ 2. Capital utile	A, 3	IX »
§ 5. Compte approximatif de l'exploitation	A, 4	II, II ^{bis} et V »
§ 4. Ressources et charges	A, 5	III, IV, V et V ^{bis} »
§ 5. Bilan	A, 5	I »
§ 6. Revenu du capital utile engagé dans le réseau exploité par l'État	A, 7	
§ 7. Coefficient d'exploitation	A, 7	V »

II. — Résumé des principaux résultats statistiques du réseau exploité directement par l'État.

Produits par unité de trafic en 1911 et en 1910.	A, 7	
Principaux résultats des services des voies et travaux, de la traction et du matériel, de l'exploitation et des recettes, pendant la période quinquennale 1907-1914 et année 1906	A, 8	X, XI et XII
Diagrammes divers représentant, depuis l'origine, l'accroissement des capitaux consacrés au premier établissement du réseau exploité et le développement du trafic des voyageurs et des grosses marchandises.	A, 8	L »
Personnel	A, 8	
Caisse 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, 15
§ 2. Principaux travaux d'extension et de parachèvement des lignes en exploitation	A, 15

II. — Situation des lignes en exploitation.

Annexes à consulter.			PAGES
XIII de la partie A.	§ 1 ^{er} .	Longueur des lignes principales exploitées au 31 décembre 1911	A, 14
	§ 2.	Longueur moyenne exploitée par l'État en 1911	A, 15
XIV	»	§ 3. Rails. — Diagramme relatif aux exercices 1874 et 1894 à 1911	A, 16-17
XIV	»	§ 4. Billes et traverses	A, 18
XV	»	§ 5. Profil et courbes	A, 18
XV	»	§ 6. Signaux	A, 19
XVI	»	§ 7. Passages à niveau	A, 19
		§ 8. Raccordements industriels et gares privées	A, 19
		§ 9. Raccordements vicinaux et traversées vicinales	A, 20
XVII	»	§ 10. Approvisionnements au 31 décembre 1911 (Service des voies et travaux)	A, 20

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

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

XVIII, XX à XXII ^{bis}	»	§ 1 ^{er} .	Matériel de traction et de transport.	A, 21
XIX, XXIII et XXIV	»	§ 2.	Renouvellement et extension du matériel de traction et de transport.	A, 21
		§ 5.	Wagons de particuliers	A, 25
XXVIII	»	§ 4.	Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères	A, 25
		§ 5.	Nombre et parcours des trains	A, 24
		§ 6.	Utilisation du matériel à marchandises	A, 25
		§ 7.	Temps moyen que comporte l'emploi utile d'un wagon de l'État	A, 25
XXV	»	§ 8.	Achat de combustibles. — Diagramme des prix moyens des charbons pour locomotives, acquis de 1875 à 1911	A, 25
XXV	»	§ 9.	Consommation de combustibles. — Diagramme relatif aux exercices 1874 et 1894 à 1911	A, 25-26
XXV	»	§ 10.	Combustible consommé par les locomotives (charbons et briquettes).	A, 27
XXVI et XXVII	»	§ 11.	Éclairage.	A, 27
		§ 12.	Chauffage des trains	A, 28
		§ 15.	Graissage.	A, 28
XXIX	»	§ 14.	Approvisionnements en magasin (Service de la traction et du matériel)	A, 28

II. — Améliorations et innovations introduites dans le service de la traction et du matériel A, 29

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION ET RECETTES.

I. — Mouvement et recette.

VI, XII, XXX à XXXII	»	§ 1 ^{er} .	Voyageurs (Mouvement et recette)	A, 31
----------------------	---	---------------------	--	-------

	PAGES.	Annexes à consulter
§ 2. Mouvement des marchandises transportées par les lignes de l'État en 1911. — Parcours moyen	A, 53	XXXIII à XXXIX de la partie A.
§ 3. Ensemble du mouvement et des recettes.	A, 54	VI, VII, VIII et XII »
§ 4. Produits extraordinaires	A, 55	VI »
§ 5. Produits divers	A, 55	VII »
§ 6. Réductions consenties sur les prix de transport.	A, 55	
II. — Stations		
	A, 56	
III. — Améliorations et innovations apportées dans le service des transports.		
§ 1 ^{er} . Camionnage.	A, 57	
§ 2. Trains de voyageurs.	A, 58	
§ 3. Trains de marchandises.	A, 40	
§ 4. Mesures prises dans l'intérêt du service et du public	A, 42	
§ 5. Mesures prises dans l'intérêt du personnel des trains	A, 43	
§ 6. Tarifs des voyageurs et des bagages.	A, 45	
§ 7. Tarifs pour marchandises.	A, 44	
§ 8. Publication des documents horaires	A, 58	
§ 9. Publications commerciales	A, 58	
§ 10. Arrangements de service entre les administrations de che- mins de fer	A, 59	
IV. — Accidents. — Statistique comparative.		
§ 1 ^{er} . Collisions et déraillements de trains	A, 61-65	XL »
§ 2. Accidents de personnes attribuables aux collisions et aux déraillements de trains	A, 64	XI et XII »
§ 3. Accidents de personnes dus à d'autres causes qu'à des collisions et déraillements de trains	A, 64	XLI et XLII »
§ 4. Personnes tuées depuis 1833.	A, 66	XLII »
V. — Contraventions		
	A, 67	

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 1911.	A, 69	XLIII »
§ 2. Développement des voies ferrées	A, 70	
§ 3. Stations, haltes et points d'arrêt.	A, 70	XLIV »
§ 4. Gares privées et raccordements industriels.	A, 71	XLIV »
§ 5. Raccordements et traversées à niveau de lignes vicinales.	A, 71	

II.

Situation du matériel roulant	A, 72	XLV »
---	-------	-------

III.

Parcours des trains	A, 75	XLVI »
-------------------------------	-------	--------

IV.

Annexes à consulter.		Mouvement et recette des transports.	PAGES.
XLVII	de la partie A.	§ 1 ^{er} . Voyageurs	A, 74
XLVII	»	§ 2. Bagages	A, 75
XLVII	»	§ 5. Petites marchandises	A, 76
XLVII	»	§ 4. Grosses marchandises	A, 76
XLVII	»	§ 5. Finances	A, 77
XLVII	»	§ 6. Équipages.	A, 77
XLVII	»	§ 7. Chevaux et bestiaux	A, 77
XLVII	»	§ 8. Produits extraordinaires	A, 78
XLVII	»	§ 9. Récapitulation des recettes.	A, 78

V.

XLVII	»	Dépenses d'exploitation	A, 79
-------	---	-----------------------------------	-------

VI.

XLVII	»	Produits nets de l'exploitation.	A, 80
-------	---	--	-------

VII.

XLVII	»	Coefficients de l'exploitation	A, 81
-------	---	--	-------

VIII.

XLVII	»	Résultats généraux de l'exploitation.	A, 82
-------	---	---	-------

IX.

XLVIII	»	Personnel	A, 82
--------	---	---------------------	-------

X.

XLIX	»	Accidents	A, 83
------	---	---------------------	-------

XI.

		Contraventions	A, 84
--	--	--------------------------	-------

XII.

		Améliorations et innovations	A, 84
--	--	--	-------

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 1911	A, 90-91
»	II.	Compte définitif de l'exploitation. — Dépenses et recettes. — Exercice 1910	A, 92-95
»	II ^{bis} .	Compte approximatif de l'exploitation. — Dépenses et recettes. — Exercice 1914	A, 94-95
»	III.	Compte de profits et pertes. — Exercice 1914	A, 96

N°	IV. Capital de premier établissement et charges financières depuis l'origine.	A, 98-99
»	V. Résultats financiers de l'exploitation des chemins de fer par l'État depuis 1855 jusque fin 1911. — Coefficient d'exploitation.	A, 100-101
»	V ^{bis} . (Pour mémoire). — Soldes annuels de l'exploitation dans l'hypothèse de l'existence d'un compte courant d'intérêts avec le Trésor, considéré comme banquier du chemin de fer	A, 102
»	VI. Recettes brutes de l'exploitation par trains de voyageurs et trains de marchandises (années 1855 à 1911).	A, 104-105
»	VII. Amortissements indirects soustraits du capital. — Produits divers encaissés par le département des finances pour compte du chemin de fer (Années 1855 à 1911)	A, 106-107
»	VIII. Répartition et encaissement des recettes brutes. Droits constatés et recouvrements effectués	A, 108-109
»	IX. Décomposition du compte de premier établissement et de parachèvement du réseau appartenant à l'État, y compris les lignes rachetées. — Frais de parachèvement des lignes exploitées moyennant parts des recettes ou loyer. Années 1900 à 1911.	A, 110-111
»	X. Voies et travaux. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1907-1911) et de la dernière année (1906) de la période précédente	A, 112-113
»	XI. Traction et matériel. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1907-1911) et de la dernière année (1906) de la période précédente	A, 114-115
»	XII. Exploitation et recettes. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1907-1911) et de la dernière année (1906) de la période précédente	A, 116-117
»	XIII. Développement des lignes exploitées à double et à simple voie	A, 118
»	XIV. Matériel fixe existant dans les voies au 31 décembre 1911 et 1910.	A, 119
»	XV. a. — Profil et courbes des voies principales. — b. Signaux de différents systèmes.	A, 120
»	XVI. Relevé des passages à niveau supprimés en 1911	A, 121
»	XVII. Approvisionnements dans les dépôts et à pied d'œuvre, au 31 décembre 1911. — Service des voies et travaux	A, 122

N° XVIII.	Effectif du matériel de traction et de transport.	A, 124-125
» XIX.	Situation de l'effectif du matériel roulant. — Extension et renouvellement	A, 126-127
» XX.	Situation du matériel à voyageurs au point de vue des places offertes	A, 128-129
» XXI.	Situation du matériel pour trains de marchandises au point de vue du tonnage utilisable	A, 150-151
» XXII.	Importance du matériel de traction en 1911	A, 152
» XXII ^{bis} .	Tableau donnant l'accroissement progressif de la puissance et du poids des locomotives, les perfectionnements apportés à celles-ci pour en renforcer la sécurité, ainsi que l'augmentation de leur travail utile	A, 155
» XXIII.	Situation du renouvellement des locomotives et des voitures à vapeur d'après la puissance de traction des moteurs	A, 154
» XXIV.	Balance de renouvellement du matériel de traction et de transport. — Valeur « argent »	A, 155
» XXV.	Achats et consommation de combustibles.	A, 156-157
» XXVI.	Éclairage des stations, ateliers et dépendances	A, 158-159
» XXVII.	Éclairage des trains au gaz riche	A, 159
» XXVIII.	Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères sur le réseau de l'État. A,	140
» XXIX.	Approvisionnements et matériel en magasin. — Services de la traction et du matériel et de l'exploitation.	A, 141
» XXX.	Progression annuelle du mouvement et de la recette des voyages par abonnements, y compris les abonnements de 15 et de 5 jours	A, 142
» XXXI.	Mouvement et recettes des abonnements de 15 et de 5 jours	A, 145
» XXXII.	Mouvement et recettes des abonnements d'ouvriers. A,	144-145
» XXXIII.	Mouvement général des transports de certaines marchandises, effectués par charges complètes en services intérieur et État vers État, ainsi qu'en services mixtes au départ et à l'arrivée. — Année 1911. A,	146-150
» XXXIV.	Mouvement général de grosses marchandises expédiées et reçues par les stations de l'État Belge en relation de service international. — Année 1911. A,	151-171
» XXXV.	Mouvement des transports de marchandises en transit par la Belgique. — Année 1911	A, 172
» XXXVI.	Mouvement des transports de marchandises en transit par les lignes de l'État. — Année 1911	A, 174-175

N° XIXVII.	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 1911	A, 176-177
• XIXVIII.	Mouvement général, en tonnes, des grosses marchandises transportées, pendant l'année 1911, par les chemins de fer de l'État Belge	A, 179-182
• XIXIX.	Relevé, par coupures de distances, du tonnage des grosses marchandises (tarif n° 5, charges complètes), ainsi que du nombre de tonnes-kilomètres. — Année 1911	A, 183
• XL.	Collisions et déraillements de trains. — Accidents de personnes y relatifs. — Réseau exploité par l'État. — Années 1910 et 1911	A, 184-185
• XLI.	Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des collisions et à des déraillements de trains. — Année 1911	A, 186-188
• XLII.	Dénombrement des accidents de personnes depuis 1855	A, 190-191
• L.	Diagrammes divers représentant, depuis l'origine, l'accroissement des capitaux consacrés au premier établissement du réseau exploité et le développement du trafic des voyageurs et des grosses marchandises.	

2° SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

• XLIII.	Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1911.	A, 192
• XLIV.	Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. — Situation au 31 décembre 1911.	A, 193
• XLV.	Matériel roulant. — Effectif au 31 décembre 1911. — Comparaison des années 1910 et 1911	A, 194
• XLVI.	Parcours kilométrique des trains en 1911. — Comparaison des années 1910 et 1911	A, 195
• XLVII.	Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1911	A, 196-197
• XLVIII.	Personnel. — Effectif au 31 décembre 1911. — Comparaison des années 1910 et 1911.	A, 198-199
• XLIX.	Accidents survenus aux personnes. — Année 1911 — Comparaison des années 1910 et 1911.	A, 200-201

PARTIE B.

POSTES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

Annexes à consulter.

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

II.

STATISTIQUES DES CORRESPONDANCES.

I et III de la partie B.	§ 1 ^{er} . Mouvement général	B, 4
III	§ 2. Lettres ordinaires	B, 5
III	§ 5. Lettres recommandées	B, 6
II et III	§ 4. Lettres et boîtes avec valeur déclarée	B, 6
III	§ 5. Envois exprès	B, 6

III.

OPÉRATIONS POUR COMPTE DE TIERS.

A. Mandats et bons de poste.

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

B. Effets de commerce.

II et III	§ 1 ^{er} . Acceptation	B, 8
II et III	§ 2. 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 de l'étranger.	B, 9
II et III	F. Abonnements aux journaux,	B, 9
	G. Caisses d'épargne, de retraite et d'assurances	B, 9 et 10
II, III et V	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.

	PAGES.
§ 1 ^{er} . Service de distribution	B, 12
§ 2. Service de transmission	B, 12

VI.

PERSONNEL.	B, 15
--------------------	-------

VII.

RÉSULTATS FINANCIERS.

§ 1 ^{er} . Recette.	B, 15
§ 2. Dépense.	B, 15

ANNEXES DE LA PARTIE **B.**

« I. Mouvement des correspondances, d'après les moyennes fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1914.	B, 16 et 17
» II. Mouvement des valeurs confiées à la poste. — Compa- raison des années 1911 et 1910.	B, 18, 19 et 20
» III. Renseignements statistiques du mouvement postal. — Comparaison des années 1911 et 1910	B, 22 et 25
» IV. Recettes postales de toutes natures. — Comparaison des années 1911 et 1910	B, 24 et 25
» V. Relevé des valeurs postales d'affranchissement vendues. — Comparaison des années 1911 et 1910	B, 24 et 25
» VI. Relevé des permis de pêche délivrés. — Comparaison des années 1911 et 1910	B, 26

PARTIE **C.**

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES

CHAPITRE 1^{er}

TÉLÉGRAPHES

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

§ 1. Service international	C, 3
§ 2. Service intérieur :	
Instauration d'un service d'abonnements télégraphiques et de location de fils télégraphiques	C, 3 et 4
Nouvelles catégories de télégrammes	C, 4
§ 3. Radiotélégraphie	C, 4 et 5

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES ET DE LEUR PRODUIT

	Pages.
§ 1. Mouvement général et recette	C, 6
<i>a.</i> Télégrammes privés intérieurs	C, 6
<i>b.</i> — — internationaux	C, 7
§ 2. Télégrammes de service	C, 7
Diagramme représentant le développement de la télégra- phie privée depuis l'origine de l'exploitation par l'État.	C, 8

III.

BUREAUX TÉLÉGRAPHIQUES. — DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU. —
APPAREILS EN SERVICE. — STATISTIQUE DE LA RADIOTÉLÉGRAPHIE

§ 1. Bureaux.	C, 9
§ 2. Développement du réseau télégraphique	C, 10
§ 3. Appareils en service	C, 11
§ 4. Raccordements télégraphiques privés au réseau télégra- phique de l'État (arrêté royal du 6 novembre 1882).	C, 11
§ 5. Statistique de la radiotélégraphie.	C, 12

CHAPITRE II

TÉLÉPHONES

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

A. Téléphonie locale.	C, 15 et 14
B. Téléphonie à grande distance	C, 14
C. Téléphonie internationale	C, 14
Renseignements statistiques :	
<i>a)</i> Mouvement et recette.	C, 15
<i>b)</i> Diagramme représentant l'accroissement du nombre des communications téléphoniques taxées, depuis la reprise des principaux réseaux par l'État.	C, 16
<i>c)</i> Bureaux centraux téléphoniques	C, 17 et 18
<i>d)</i> Échange des télégrammes par téléphone	C, 19
<i>e)</i> Développement du réseau téléphonique	C, 20
<i>f)</i> Divers	C, 24

CHAPITRE III

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

I.

PERSONNEL	C, 22
---------------------	-------

II.

RÉSULTATS FINANCIERS

	PAGES
§ 1. Recettes	C, 22
§ 2. Dépenses :	
a) Dépenses ordinaires	C, 25
b) Dépenses en prestations	C, 24
c) Dépenses de premier établissement	C, 24 et 25
§ 3. Comparaison entre les recettes et les dépenses.	C, 25

ANNEXES DE LA PARTIE C.

I. Répartition, par pays d'échange, des correspondances télégraphiques internationales. — Comparaison des années 1911 et 1910	C, 28 et 29
II. Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques.—Comparaison des années 1911 et 1910.	C, 50
III. Statistique de la radiotélégraphie : Exercices 1902 à 1910. C, 52 et 53	
IV. Tableau donnant des renseignements comparatifs sur le développement du service téléphonique dans chacun des groupes belges en 1911 et en 1910.	C, 54 et 55
V. Tableau récapitulatif et comparatif du mouvement et de la recette (parts belges) de la téléphonie internationale, par pays en relation, pendant les années 1911 et 1910. C, 56	
VI. Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des recettes et parts téléphoniques belges encaissées pendant les exercices 1911 et 1910	C, 58 et 59
VII. Tableau indiquant sommairement pour 1911 les résultats des comptes financiers de la téléphonie locale proprement dite	C, 40
VIII. Tableau donnant la répartition des dépenses accumulées de premier établissement et d'extension, par catégories d'installations	C, 41

PARTIE D.

MARINE.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

§ 1 ^{er} . Matériel	D, 3
§ 2. Personnel	D, 4

II.

SERVICES D'EXPLOITATION.

§ 1 ^{er} . Paquebots entre Ostende et Douvres	D, 4
§ 2. Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	D, 6

Annexes à consulter.

I et II de la partie D.
II

Annexes à consulter		Pages.
II de la partie D.	§ 5. 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, 7
II " "	§ 6. Police maritime	D, 8

III.

SERVICES DIVERS.

II " "	§ 1 ^{er} . Phares, fanaux et signaux	D, 8
II " "	§ 2. Écoles de navigation	D, 8
II " "	§ 5. Surveillance de la pêche dans la mer du Nord et École des mousses	D, 8
II " "	§ 4. Sauvetage	D, 9

IV.

II " "	RÉSULTATS FINANCIERS	D, 9
--------	--------------------------------	------

ANNEXES DE LA PARTIE D.

MARINE.

N ^o I.	Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette. — Comparaison des années 1911 et 1910	D, 10
" II.	Recettes et dépenses de la marine. — Subdivision par service. — Comparaison des années 1911 et 1910	D, 11

PARTIE E.

ÉLECTRICITÉ.

§ 1.	Renseignements généraux	E, 5
§ 2.	Personnel	E, 4
§ 5.	Permissions de voie. — Autorisations accordées	E, 5
§ 4.	Approvisionnements et matériel en magasin	E, 5
§ 5.	Production de l'énergie électrique et du gaz riche.	E, 6
§ 6.	Améliorations et innovations introduites dans le service	E, 6
§ 7.	Traction électrique	E, 8
§ 8.	Exploitation de la ligne vicinale de Mons-Boussu	E, 8

ANNEXES DE LA PARTIE E.

N ^o I.	Arrêté royal du 30 juin 1910 créant la Direction de l'élec- tricité	E, 10
" II.	Prix de revient de l'énergie électrique produite par les usines de la Direction de l'électricité en 1911	E, 12

	Pages
N° III. Éclairage électrique des stations, ateliers et dépendances.	E, 14
» IV. Exploitation de la ligne vicinale de Mons-Boussu . . .	E, 15
A. Exploitation et recettes	E, 15
B. Recettes et dépenses.	E, 16
C. Consommation d'énergie électrique	E, 17
D. Contraventions, délits	E, 18
E. Accidents de personnes en 1911	E, 18
F. — depuis la mise en exploita- tion	E, 19



S CHEMINS DE FER DE LA BELGIQUE AU 31 DÉCEMBRE 1911

Administration des chemins de fer de l'Etat

