

(N° 205.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

SÉANCE DU 13 MAI 1884.

CHEMINS DE FER.

POSTES. — TÉLÉGRAPHES. — MARINE.

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1883.

—

RAPPORT

PRÉSENTÉ

AUX CHAMBRES LÉGISLATIVES PAR M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.



BRUXELLES,

FR. GOBBAERTS, IMPR. DU ROI, SUCCESSEUR D'EM. DEVROYE,

RUE DE LA LIMITE, 21.

—
1884

MESSIEURS,

En exécution de l'article 6 de la loi du 1^{er} mai 1854, j'ai l'honneur de présenter aux Chambres Législatives le compte rendu des opérations des Chemins de fer de l'État, pendant l'année 1883.

A ce travail sont joints des renseignements sur les Chemins de fer concédés, ainsi que sur les Administrations des Postes, des Télégraphes et de la Marine, pendant le même exercice.

Le Ministre des Travaux Publics,

X. OLIV.

TABLE DES MATIÈRES.

Annexes à consulter.

PREMIÈRE PARTIE.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE PREMIER.

RÉSULTATS FINANCIERS.

		Pages.
I.	§ 1 ^{er} . Compte de premier établissement	1
II, III, V, VI et VIII.	§ 2. Compte de l'exploitation. — Recettes et dépenses de l'exercice 1885.	4
III, IV et IX	§ 3. Compte financier. — Charges et ressources	8
IV.	§ 4. Solde de l'exploitation depuis l'origine	15
I, III et IV.	§ 5. Situation générale depuis l'origine	16

RENSEIGNEMENTS DIVERS.

§ 1 ^{er} .	Résultats statistiques des exercices 1885 et 1882	18
§ 2.	Coefficients d'exploitation	19
§ 3.	Personnel.	21
§ 4.	Caisse de retraite et de secours des ouvriers	21

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

	§ 1 ^{er} . Lignes en exploitation au 31 décembre 1885	22
	§ 2. Stations	25
	§ 3. Rails	25
	§ 4. Billes	24
	§ 5. Cession de vieux matériaux	24
	§ 6. Approvisionnements destinés à la voie et payés sur fonds budgétaires	24
IV.	§ 7. Améliorations sur crédits budgétaires	25

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

§ 1 ^{er} .	Matériel de traction et de transport	26
§ 2.	Matériel en construction	26
§ 3.	Wagons de particuliers	27
§ 4.	Trains.	27
§ 5.	Effet utile du trafic par kilomètre de voie, par véhicule-kilomètre et par train-kilomètre	27
§ 6.	Achat de combustibles	28
§ 7.	Consommation de combustibles	51

Annexes à consulter.

—

	PAGES.
§ 8. Éclairage à l'huile	31
§ 9. Éclairage au gaz.	31
§ 10. Éclairage au gaz des trains.	32
§ 11. Éclairage électrique.	32
§ 12. Chauffage des trains	52
§ 13. Graissage.	52
§ 14. Approvisionnements en magasin	55

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION.

I. Mouvement et recette.

§ 1 ^{er} . Voyageurs	34
§ 2. Bagages.	56
§ 3. Petites marchandises.	56
§ 4. Grosses marchandises.	57
§ 5. Finances, équipages, chevaux et bestiaux.	57
§ 6. Produits extraordinaires.	57
§ 7. Produits indirects	57
§ 8. Recette des transports effectués avec réduction	58
§ 9. Transports par nature de service	58

II. Principales modifications apportées dans le service 40

III. Accidents.

x et XI. § 1 ^{er} . Accidents de trains	40
XI. § 2. Accidents aux personnes	41

IV. Contraventions 45

DEUXIÈME PARTIE.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

DESCRIPTION DU RÉSEAU.

XII. § 1 ^{er} . Lignes en exploitation au 31 décembre 1885.	45
§ 2. Stations et haltes	46
§ 3. Raccordements industriels et gares privées	46
§ 4. Exploitation	46

II.

SITUATION DES VOIES 46

III.

SITUATION DU MATÉRIEL ROULANT 47

IV.

MOUVEMENT ET RECETTE DES TRANSPORTS.

XIII. § 1 ^{er} . Voyageurs	47
XIII. § 2. Bagages.	48

Annexes à consulter.

		Pages.
XIII	§ 5. Petites marchandises	48
XIII.	§ 4. Grosses marchandises	49
XIII.	§ 5. Finances	49
XIII.	§ 6. Équipages	49
XIII.	§ 7. Chevaux et bestiaux	49
XIII.	§ 8. Produits extraordinaires.	50
XIII.	§ 9. Récapitulation. — Comparaison résumée des années 1883 et 1882.	50

V.

XIII.	DÉPENSES D'EXPLOITATION	51
-------	-----------------------------------	----

VI.

XIII.	RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE L'EXPLOITATION	51
-------	--	----

VII.

	AMÉLIORATIONS. — INNOVATIONS.	51
--	---------------------------------------	----

VIII.

XIV.	ACCIDENTS	56
------	---------------------	----

IX.

	CONTRAVENTIONS	57
--	--------------------------	----

TROISIÈME PARTIE.

POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

CHAPITRE PREMIER.

POSTES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

	§ 1 ^{er} . Service international	59
	§ 2. Service intérieur	60

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

XV et XVII.	§ 1 ^{er} . Mouvement général	61
XVII.	§ 2. Lettres ordinaires	62
XVII.	§ 5. Lettres recommandées	65
XVI et XVII.	§ 4. Lettres assurées	65

III.

OPÉRATIONS POUR COMPTE DE TIERS.

A. Mandats de poste.

XVI à XVIII.	§ 1 ^{er} . Service intérieur	64
XVI à XVIII.	§ 2. Service international.	64

Annexes à consulter.

B. Effets de commerce.**Résultats obtenus pendant les exercices 1899 et 1902.**

		Page.
XVI et XVII.	§ 1 ^{er} . Acceptation	65
XVI et XVII.	§ 2. Encaissement	65
XVI et XVII.	C. Coupons d'actions et d'obligations	65
XVI et XVII.	D. Quittances.	66
	E. Recouvrements de valeurs avec l'étranger	66
XVI et XVII.	F. Abonnements aux journaux	66
	G. Caisse d'épargne.	67
	H. Timbrage de papiers et débit de papiers timbrés	67

IV.

BUREAUX DE POSTE ET BOÎTES AUX LETTRES.	67
---	----

V.**DISTRIBUTION ET TRANSMISSION DES CORRESPONDANCES.**

§ 1 ^{er} . Service de distribution	67
§ 2. Service de transmission	68

VI.

PERSONNEL	68
---------------------	----

VII.**RÉSULTATS FINANCIERS.**

XVIII et XIX.	§ 1 ^{er} . Recette	69
	§ 2. Dépense	69

CHAPITRE II.**TÉLÉGRAPHES.****I.****RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.**

§ 1 ^{er} . Développement du réseau	70
§ 2. Personnel	70

Annexes à consulter.

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES.

	PAGES.
§ 1 ^{er} . Télégrammes privés	71
<i>a.</i> Services réunis	71
<i>b.</i> Service intérieur	72
<i>c.</i> Service international	72
<i>d.</i> Service de transit	72
XX. § 2. Télégrammes de service.	72

III.

RÉSULTATS FINANCIERS.

§ 1 ^{er} . Recettes	75
§ 2. Dépenses	75

IV.

TÉLÉPHONES	77
----------------------	----

QUATRIÈME PARTIE.

MARINE.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

§ 1 ^{er} . Matériel	84
§ 2. Personnel	84

II.

SERVICES D'EXPLOITATION.

XXI et XXII. § 1 ^{er} . Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	82
XXII. § 2. Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	84
XXII. § 5. Pilotage.	84
XXII. § 4. Phares et fanaux	84
XXII. § 5. Remorque sur la côte de Flandre	84
XXII. § 6. Police maritime	85

III.

SERVICES SPÉCIAUX. — ÉCOLES. — SAUVETAGE.

§ 1 ^{er} . Constructions maritimes.	85
§ 2. Hydrographie.	85
§ 5. Écoles de navigation	85
§ 4. École des mousses.	85
§ 5. Cours de notions maritimes dans les écoles moyennes et primaires du littoral	86
§ 6. Sauvetage	86
§ 7. Marine marchande et pêche maritime.	86

Annexes à consulter.

IV.

RÉSULTATS FINANCIERS.

		PAGES.
XXII.	§ 1 ^{er} . Recettes	87
XXII.	§ 2. Dépenses	87

V.

LIGNES POSTALES TRANSATLANTIQUES.

	§ 1 ^{er} . Considérations générales.	87
	§ 2. Service postal entre Anvers, le Brésil et les États de la Plata	88
XXIII et XXIV.	§ 3. Service postal d'Anvers sur New-York et sur Philadelphie.	89
	§ 4. Services sur l'Australie et sur l'Afrique	89

Numéros.

ANNEXES.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

I.	{	Résultats financiers.	Compte de premier établissement au 31 décembre 1885	92-95
II.			Compte de l'exploitation, année 1885	94-95
III.			Compte financier, fin 1885. — Charges et ressources	94-95
IV.			Compte de profits et pertes, de l'origine au 31 décembre 1885.	96
V.			Revenu du capital consacré aux lignes payables comptant et exploitées.	97
VI.			Revenu du capital entier engagé dans les lignes exploitées appartenant à l'État	98
VII.			Différences annuelles, d'une part, entre les produits nets et les charges financières et, d'autre part, entre les résultats kilométriques de l'exploitation	99
VIII.			Recettes et dépenses de l'exploitation en 1883 et en 1882	100-101
IX.			Redressement des soldes depuis l'origine, par l'application des intérêts réciproques	102-105
X.	Relevé, par nature et par cause, des accidents survenus aux trains en général, avec indication des dommages causés aux personnes. Réseau de l'État, année 1885			104-105
XI.	Accidents de trains. — Année 1885			106

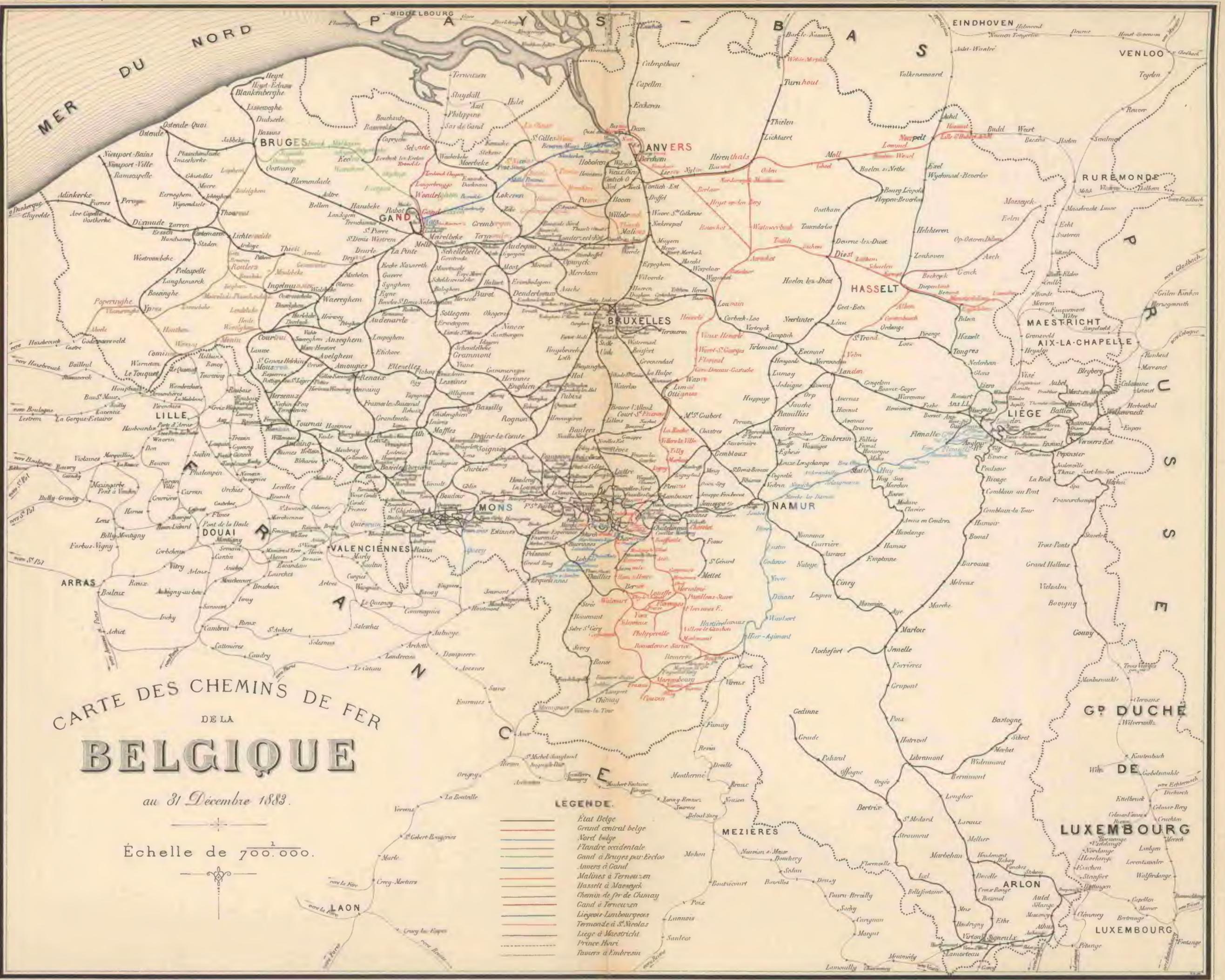
CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

XII.	Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1885	107
XIII.	Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Année 1885.	108-109
XIV.	Accidents survenus aux personnes. — Année 1885. — Comparaison des années 1885 et 1882.	110-111

POSTES.

XV.	Mouvement des correspondances, d'après les moyennes fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1885.	112-115
XVI.	Mouvement des valeurs confiées à la Poste. — Années 1885 et 1882.	114-115

Numéros.		Pages.	
XVII.	Renseignements statistiques du mouvement postal. — Comparaison des années 1885 et 1882	116-117	
XVIII.	Recettes postales de toutes natures. — Comparaison des années 1885 et 1882	118-119	
XIX.	Relevé des timbres-poste, enveloppes timbrées, cartes postales, cartes-lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1885 et 1882	118-119	
TÉLÉGRAPHES.			
XX.	Renseignements divers. — Comparaison des années 1885 et 1882	120	
MARINE.			
XXI.	Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. Mouvement et recette. — Comparaison des années 1885 et 1882	121	
XXII.	Recettes et dépenses. — Subdivision par service. — Comparaison des années 1885 et 1882	122	
XXIII.	Service postal d'Anvers sur New-York et sur Philadelphie.	{ Mouvement. — Taux moyen du fret	124-125
XXIV.			Avantages pécuniaires accordés aux concessionnaires



CARTE DES CHEMINS DE FER
DE LA
BELGIQUE

au 31 Décembre 1883.

Échelle de 700.000.

- LEGENDE.**
- État Belge
 - Grand central belge
 - Nord belge
 - Flandre occidentale
 - Gand à Bruges par Eecloo
 - Anvers à Gand
 - Malines à Terneuzen
 - Hasselt à Maeseyck
 - Chemin de fer de Chumay
 - Gand à Terneuzen
 - Liège et Luxembourg
 - Termonde à S. Nicolas
 - Liège à Maestricht
 - Prince Henri
 - Tavier à Embresin

PREMIÈRE PARTIE.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE I^{er}.

RÉSULTATS FINANCIERS.

§ 1^{er}. COMPTE DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.

Les fonds consacrés à la construction des chemins de fer de l'État, au rachat de certaines lignes, ainsi qu'à l'acquisition du matériel de traction et de transport nécessaire à leur exploitation, répondent à une étendue de ligne exploitée, qui s'élevait à 3,065 kilomètres fin 1883, indépendamment de diverses sections en cours de construction.

Aux termes de l'article 6 de la loi du budget général, les reliquats de crédits spéciaux qui, fin d'exercice, ne sont pas grevés de droits au profit de créanciers de l'État, du chef de services faits et acceptés, ne peuvent être reportés à l'année suivante que par la loi. Il en résulte que le chemin de fer n'a plus à rendre compte que des sommes qui ont été ou doivent être liquidées à charge de l'exercice considéré.

Le compte de premier établissement de la partie du réseau payable comptant et portant charge d'intérêt, avait été arrêté pour 1882 à fr. 852,021,884-05. Mais par suite d'une erreur dans l'estimation du matériel repris à la Société de Marbehan à Virton, il y a lieu de déduire de la somme précitée, fr. 8,219-92, ce qui réduit le capital à fr. 852,013,664 13

Il convient d'ajouter les avances, aux sociétés de construction, et qui avaient été déduites en 1882, soit . fr. 45,260,054 75 pour établir le point de départ des capitaux dont le chemin de fer doit supporter les charges en 1883. (Voir pp. 9 à 11.)

Ensemble . . fr. 867,273,698 88

Pendant l'année 1883 il a été affecté :

1° A la construction par l'État de lignes nouvelles fr. 10,552,563 53

2° Aux approvisionnements, le restant de l'avance de 2 millions, votée par la loi du 24 mai 1882, § 25. fr. 529,197 10

5° Aux paiements et aux avances du chef de travaux à forfait, exécutés par des sociétés pour compte de l'État . fr. 8,755,163 75

4° A l'acquisition de locomotives et de matériel de transport fr. 10,543,980 58

Il reste, en outre, à payer pour parfaire le prix d'achat de la ligne de Lierre à Turnhout, indépendamment du matériel repris fr. 300,000 »

Ensemble . . fr. 50,260,706 76

dont à déduire les aliénations d'immeubles réalisés pendant l'exercice . fr. 119,960 84

50,140,745 92

Ce qui fait ressortir au 31 décembre 1883, le capital de premier établissement de la partie du réseau, payable comptant, à. fr.

897,414,444 80

Ce capital a été appliqué comme suit :

1° Au premier établissement des lignes :

En exploitation. fr. 468,102,736 96

En construction par l'État 5,204,906 45

— pour compte de l'État (avances) . . 10,709,517 »

A reporter . . fr. 484,016,960 41

	Report . . . fr.	484,016,960 41
2° Au rachat <i>payé comptant</i> des lignes de :		
Dendre et Waes.		52,550,000 »
Pepinster à Spa.		6,727,000 »
Saint-Ghislain à Erbisœul		2,447,592 85
Marbehan à Virton (à-compte)		6,066,646 75
Lierre à Turnhout (à-compte)		4,000,000 »
Flandres		17,452,182 42
Luxembourg (partie des actions ordinaires)		54,981,619 01
3° Au parachèvement des lignes exploitées, à l'exclusion de celles construites par l'Etat, pour lesquelles cette nature de dépense est comprise dans le capital consacré à leur construction fr.		
		47,128,626 90
4° A l'acquisition de matériel fr. (1)		
		228,561,963 21
Il a été liquidé en 1883 fr. 6,052,226-22 sur la dette de fr. 19,454,079-49 (2) pour rachat de lignes; il reste donc encore à payer fr.		
		15,381,853 27
Il reste en outre dû sur le coût de la ligne de Lierre à Turnhout fr.		
		300,000 »
1.	Ensemble comme ci-dessus fr.	897,414,444 80
Si à ce montant l'on ajoute le capital représentatif des annuités, sans en déduire la partie correspondant aux quote-parts d'annuités à rembourser par les Bassins-Houillers, soit :		
1°	Ligne de Mons à Manage . fr.	15,255,505 51
2°	Réseau des Bassins-Houillers. { Lignes	200,028,500 »
	{ Matériel . (1)	13,600,000 »
3°	Grand - Luxembourg (partie payée par annuités)	92,726,525 »
4°	Pepinster à Spa et Dendre-et-Waes (partie amortie avant le rachat au comptant)	208.100 59
		519,798,651 10
1.	On obtient le total de fr.	1,217,213,075 90
dont le chemin de fer doit assumer les charges en 1883.		

(1) Ce chiffre se décompose, comme suit, pour le matériel repris :

Bassins-Houillers	fr.	15,426,862 89
Grand-Luxembourg (partie des actions ordinaires)		17,536,956 01
Flandres.		1,608,757 28
Marbehan-Virton		268,582 88
Saint-Ghislain à Erbisœul.		595,666 54
Hesbaye-Condroz		225,155 81
Et pour celui acheté par l'Etat		195,102,204 »
	Total égal . . fr.	228,561,963 21

non compris le coût du matériel, non encore payé fin 1885, à la Société de Lierre à Turnhout.

(2) Déduction faite de fr. 8,219-92, voir page 2.

(3) Indépendamment de fr. 15,426,862-89 payés comptant. (Voir renvoi qui précède.)

§ 2. COMPTE DE L'EXPLOITATION.

Recettes et dépenses de l'exercice 1883.

Ce n'est qu'à partir de 1878 que l'on a renseigné en dépenses, au compte d'exploitation, les redevances dues aux sociétés dont l'État exploite les lignes à raison de 50 p. % des recettes ou moyennant une somme fixe. Il en est résulté que non seulement les recettes nettes ont ressorti à un montant inférieur à la réalité, mais encore que les redevances, — constituant un véritable loyer, — ont été ajoutées, à tort, aux frais d'exploitation du *réseau entier*, puisque le compte de ces frais comprend déjà les dépenses relatives à ces lignes.

- iii. Au surplus, comme les redevances servent aux sociétés à acquitter leurs charges, il est rationnel de les reporter au compte financier au même titre que les charges servies directement aux porteurs d'obligation de l'État; il s'agit, en effet, de sommes ayant la même destination. En conséquence, à l'avenir, le compte d'exploitation renseignera exclusivement : d'une part, toutes les recettes réalisées du chef des transports en général et, d'autre part, les dépenses y afférentes. L'on aura ainsi l'avantage de faire ressortir la *productivité directe* de l'exploitation proprement dite, *pendant l'exercice considéré*.

Le compte arrêté, dans ces conditions, pour l'exercice 1883, accuse les résultats suivants :

ii et viii.	<i>Recettes.</i> — Les recettes se sont élevées, y compris fr. 102,907-77 de produits indirects, à fr. (1) 121,950,560 92 En 1882, elles ont été de 119,544,024 71	
	L'augmentation totale des produits en 1883, est donc de fr. 2,606,536 21	
	<i>Dépenses.</i> — Les frais d'exploitation de toute nature, y compris fr. 519,286-20 affectés, sur le budget ordinaire, à des travaux de parachève- ment, se sont élevés en 1883, à fr. 75,460,974 87 Ces mêmes frais ayant été en 1882 de 74,550,748 50	
	il en résulte une diminution des dépenses en 1883, de fr. 1,089,773 63	
	Si l'on y ajoute l'augmentation des recettes, qui est de 2,606,536 21	
	on constate que les résultats de l'exploitation sont améliorés, d'un exercice à l'autre, de fr. 3,696,509 84	
ii et iii.	Quant aux recettes <i>nettes</i> de l'exercice 1883, elles s'élèvent à fr. 48,489,586-05; mais si l'on y ajoute	

(1) Les prévisions budgétaires pour 1883 supposaient une recette (part du Trésor) de 117,500,000 francs. L'écart n'a été que de fr. 64,295-84, déduction faite des frs. 4,285,559-51 remboursés aux sociétés dont l'État exploite les lignes à raison de 50 p. % des recettes.

l'intérêt du compte courant, soit fr. 969,791.72) ⁽¹⁾, les ressources de l'exercice montent à fr. 49,459,377 77

C'est cette somme qui, ajoutée aux soldes accumulés des exercices antérieurs, etc., doit faire face aux charges financières, résultant des capitaux engagés dans les lignes exploitées par l'État.

Après avoir prélevé sur ces ressources :

Les annuités	fr. 15,834,011 »
Les redevances.	4,783,559 31
	<u>18,617,570 31</u>

et tenu compte de la quote-part d'annuités à rembourser par les Bassins-Houillers, soit.	fr. 492,906 88
--	----------------

18,124,465 43

v. Il reste disponible	fr. <u>31,334,914 34</u>
----------------------------------	--------------------------

Ainsi qu'il est renseigné page 5, le capital payable comptant, s'élève à fr. 897,414,444 80

Il comprend pour avances dont les intérêts sont bonifiés.	fr. 10,709,517 »
et pour les lignes en cours de construction par l'État	<u>5,204,906 45</u>

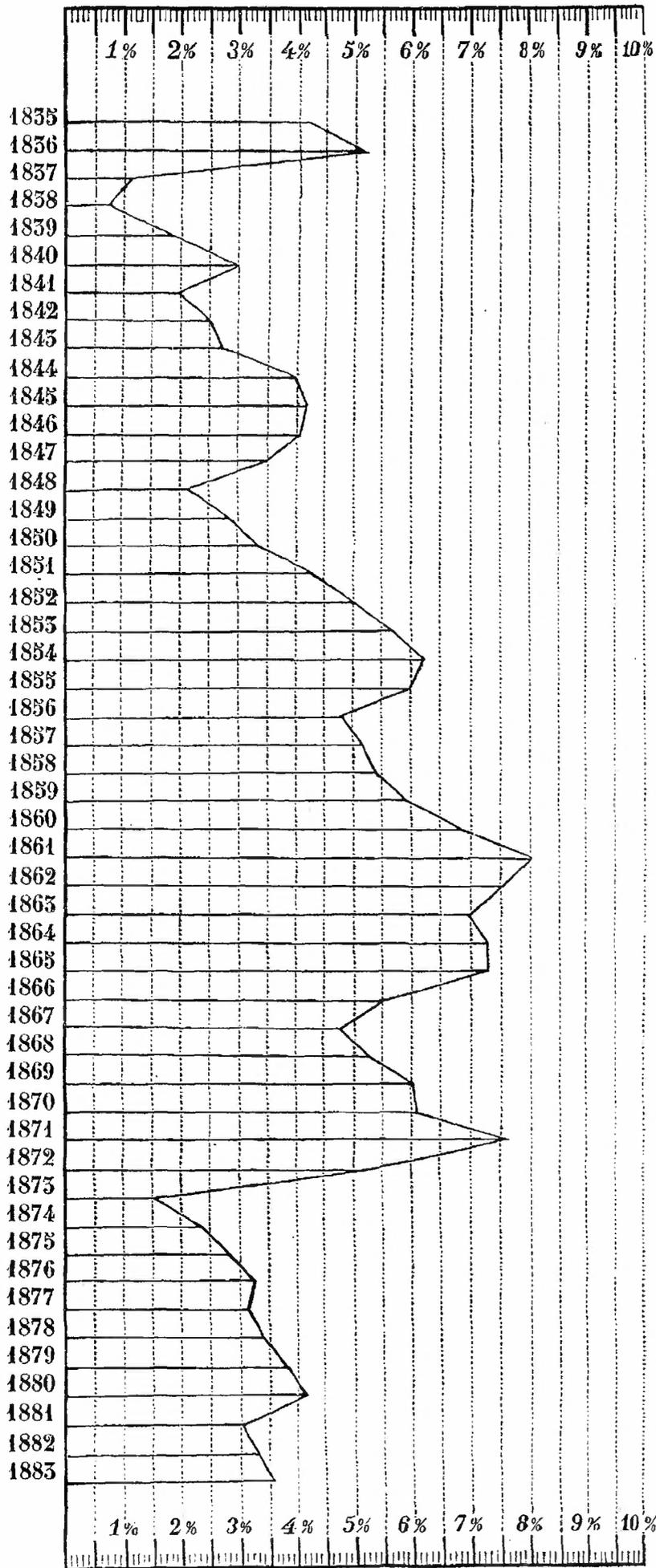
15,914,225 45

Reste pour le capital consacré aux lignes payables comptant et exploitées	fr. <u>881,500,221 35</u>
---	---------------------------

Donc, par rapport au *capital utile*, les ressources disponibles équivalent à 3.604 p. ‰.

Le diagramme, d'autre part, figure depuis l'origine de l'exploitation jusqu'en 1885 inclusivement, le revenu des capitaux, correspondant à la partie du réseau payée comptant et exploitée (*voir annexe V*).

(1) Voir pages 8 et 9, justification de ces intérêts.

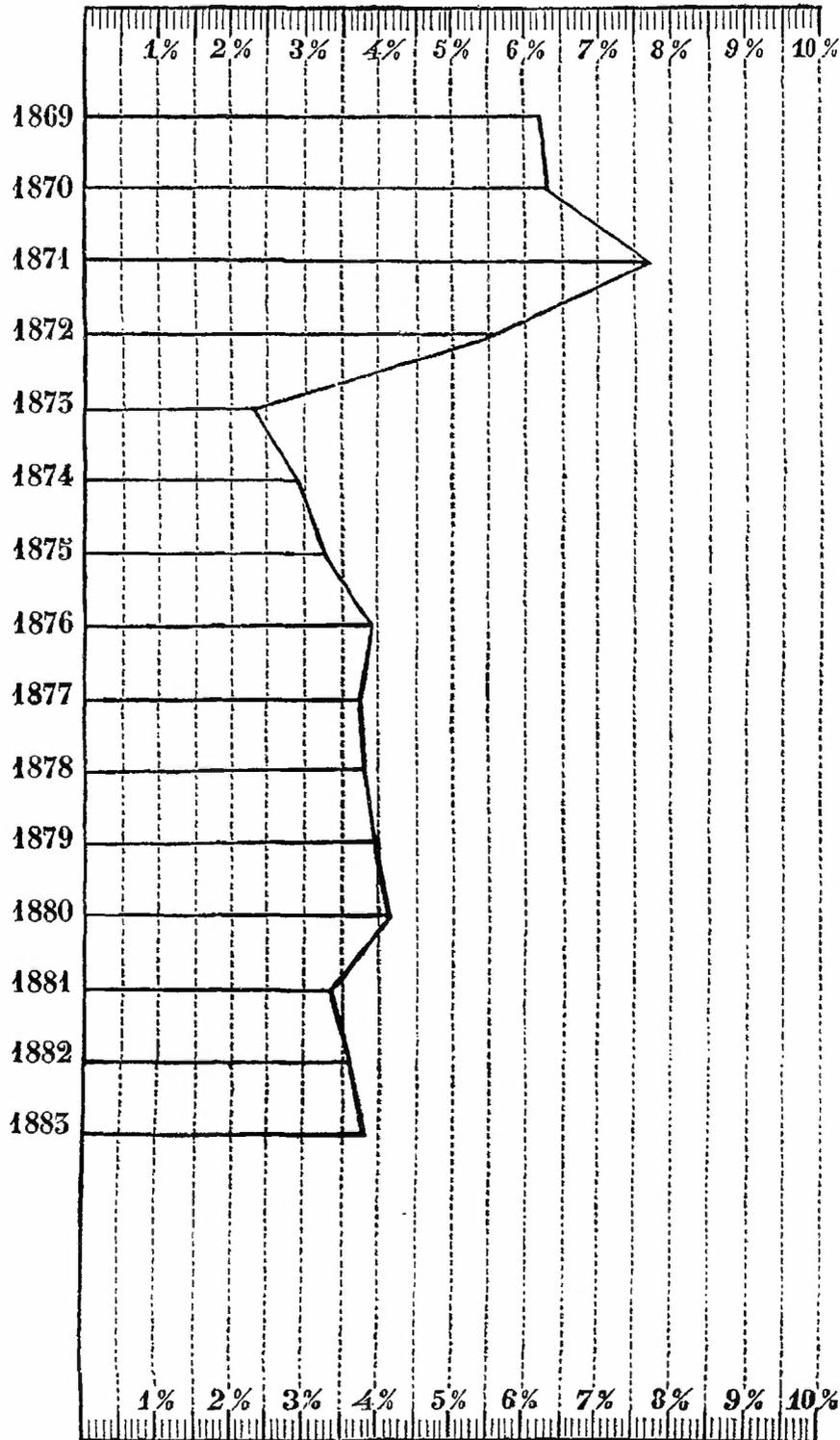


Revenu des capitaux correspondant à la partie du réseau payée comptant par l'État. (Voir annexe V.)

Dans l'annexe V et dans le diagramme ci-contre, on n'a eu en vue que les capitaux dépensés ou engagés par l'État.

vi. Dans l'annexe VI, on porte *en outre* le capital représentatif des annuités servies, de manière à exprimer le coût de l'ensemble des chemins de fer de l'État. Le revenu net du capital de premier établissement de notre réseau s'est donc élevé à 3.794 p. ‰, pour l'année 1883.

Le diagramme ci-dessous, donne ce revenu depuis 1869.



Revenu du capital entier engagé dans les chemins de fer de l'État (partie payée comptant et partie représentant les annuités servies). (Voir annexe VI.)

§ 5. COMPTE FINANCIER.

Charges et ressources.

Avant d'aborder l'exposé de la situation financière de l'exercice 1885, il semble opportun de rappeler que, antérieurement à 1878, les comptes du chemin de fer reflétaient exclusivement les opérations de la Trésorerie générale. Ainsi, comme il a été expliqué au compte rendu de 1878, le chemin de fer prenait à sa charge toutes les sommes que le Trésor affectait annuellement, soit à l'intérêt et à l'amortissement prévus par les lois d'emprunt, soit au remboursement anticipatif de ses dettes; le compte financier subissait, par suite, l'influence d'éléments essentiellement variables, qui faussaient les résultats de l'exercice considéré. En effet, non seulement les dotations d'amortissement des divers emprunts, n'étaient pas fixées au même taux, mais elles ne recevaient pas toujours leur destination, ce qui imposait à certains exercices des charges très lourdes, alors que d'autres en étaient pour ainsi dire tout-à-fait affranchis. L'on comprend ce qu'une pareille situation a d'anormal lorsque l'objectif principal consiste à apprécier le *degré de productivité réelle de l'exploitation, eu égard aux charges annuelles*. Aussi, pour obvier à ces inconvénients, parut-il rationnel de placer les chemins de fer de l'État vis-à-vis du Trésor, dans une situation analogue à celle d'une compagnie vis-à-vis d'un banquier qui lui fournirait, à des taux d'intérêt et d'amortissement fixes, les capitaux nécessaires au premier établissement des lignes et à leur armement; qui serait en même temps chargé de l'office de caissier, tant pour les recettes que pour les dépenses, moyennant compte réciproque d'intérêts.

A cette occasion fut aussi soulevée la question des avances faites par le Trésor au chemin de fer de l'État, pendant la période de 1852 à 1878, à concurrence de fr. 89,831,045-61, avances prélevées sur les bonis annuels du budget général de l'État. Bien que l'on eût jusque là considéré l'affranchissement du loyer de ce capital, comme une compensation des services gratuits ou à prix réduits, ainsi que des dépenses considérables imposées au chemin de fer dans l'intérêt public, etc., il fut admis, en 1879, qu'on tiendrait compte au Trésor de ses avances. A cette fin, tout en reproduisant la situation financière de l'exercice 1878, comme précédemment, l'on établit un parallèle entre cette situation et les résultats auxquels aboutissait le mode de comptabilité, basé sur deux principes nouveaux :

Introduction dans les comptes antérieurs, à *partir de 1852*, des charges correspondant à l'avance précitée de 89 millions.

Application, depuis l'origine, pour toutes les sommes dues au Trésor, d'un intérêt uniforme de 4 p. % et d'une dotation fixe d'amortissement de 0.120775 p. % pendant quatre-vingt-dix ans.

Toutefois, en redressant les charges du passé d'après ces taux uniformes, l'on perdit de vue :

1° Que le Trésor agissant désormais vis-à-vis du chemin de fer à titre de banquier, lui doit compte des intérêts des sommes qu'il encaisse et détient,

— tout comme le chemin de fer doit, à son tour, servir les intérêts des paiements opérés par le Trésor ;

2° Qu'il y a lieu de bonifier au chemin de fer, les intérêts composés du solde au lieu des intérêts simples ;

3° Qu'on ne peut le débiter des intérêts et de l'amortissement, pour l'année entière, lorsqu'il s'agit de sommes liquidées, successivement, dans le courant de l'exercice ;

4° Que pour les lignes en cours de construction, l'intérêt des sommes dépensées, doit être à charge du capital jusqu'au jour de la mise en exploitation de ces lignes (1). Il en est, d'ailleurs, ainsi pour toutes les entreprises analogues.

Certains redressements s'imposent donc immédiatement et le compte financier renseignera désormais :

III. *En recettes* : Les soldes accumulés des exercices antérieurs, ainsi que les intérêts correspondants; le produit net de l'exercice considéré et l'intérêt moyen y relatif; les intérêts bonifiés par les sociétés de construction du chef d'avances sur les acquisitions de terrains, sur les matériaux réunis à pied-d'œuvre, etc.; et, enfin, la quote-part d'annuité due par les Bassins-Houillers ou leurs ayants droit, en exécution de l'article 37 de la Convention-Loi des 1^{er} et 26 juin 1877.

III. *En dépenses* : Les charges totales d'intérêt et d'amortissement, incombant aux chemins de fer de l'État, du chef des capitaux consacrés à leur construction, à l'achat du matériel, etc.; les annuités à servir du chef de rachat de certaines lignes; les redevances variables et fixes dues pour les lignes concédées qui sont exploitées par l'État, ainsi que les intérêts pour les échéances acquittées par le Trésor. — Toutefois les charges qui se placent au cours de l'exercice, ne sont susceptibles d'intérêts que pour les lignes reprises, au sujet desquelles il a été stipulé, dans les conventions de rachat, des dates de paiement, autres que le terme annuel. Hors ce cas, le chemin de fer n'est tenu à servir annuellement qu'un intérêt de 4 p. % pour les sommes acquittées par le Trésor à sa décharge; rien de plus, rien de moins. Cette obligation n'est exigible qu'à la fin de l'exercice, car s'il en était autrement l'intérêt dépasserait 4 p. %. Peu importe donc dans quels termes ou délais le Trésor se libère vis-à-vis de ses propres créanciers; ces conditions particulières doivent être sans influence sur les stipulations convenues avec le chemin de fer.

III. Du compte financier, arrêté d'après ces principes, il résulte que le total des ressources, au 31 décembre 1885, s'élevait à . . fr. 75,589,068 94
et le passif à fr. 55,137,960 48
ce qui a réduit le solde disponible, à fr. 20,451,108 46
non compris le redressement des intérêts pour la période antérieure à 1885, ce redressement n'ayant été opéré que pour l'exercice courant.

(1) Exemple : Le chemin de ceinture de Liège a coûté de construction, en treize années, fr. 9,625,516-10, et imposé aux comptes d'exploitation une charge extraordinaire d'intérêts et d'amortissement de fr. 2,472,861-06, qui incombait au capital. La même règle erronée a été suivie pour tous les travaux de premier établissement (voir p. 12, § 5).

	D'autre part . . . fr.	20,451,108 46
	Ce même solde était, fin 1882, de	24,254,738 35
iv.	L'insuffisance des <i>ressources</i> , vis-à-vis des charges de l'année, est donc de fr.	3,783,629 89
	à prélever sur le solde des exercices antérieurs.	

Cette insuffisance, en 1882, était de 7,070,794 66

Voici comment ont été calculées, pour l'exercice 1883, conformément aux explications qui précèdent, les charges d'intérêts réciproques entre le Trésor et le chemin de fer :

iii.	Du chef des intérêts et de l'amortissement des capitaux <i>dépensés</i> et <i>avancés</i> fin 1882, et qui s'élèvent, déduction faite de l'amortissement indirect (fr. 852,591,658-59 — 4,552,059) à fr. 847,839,619-59, il a été prélevé sur les ressources disponibles fr.	34,957,565 08
------	--	---------------

A ce montant ont été ajoutés :

1° Les charges pour le capital *dépensé dans le courant de l'année* et s'élevant, déduction faite des aliénations d'immeubles, à (56,012,952-98 — 119,960-84) fr. 55,892,972-14, soit, proportionnellement au temps. 796,597 10

2° Les charges, à titre de provision, pour le capital de fr. 15,681,855-27 dû à certaines compagnies, savoir :

Marbehan à Virton fr.	(¹) 171,431 52
Lierre à Turnhout.	12,562 33
Anvers à Rotterdam	500,000 »

685,793 85

3° Les annuités imputées sur le budget de la dette publique, du chef des lignes suivantes, rachetées :

Manage à Mons. fr.	672,330 »
Luxembourg.	4,077,925 »
Bassins-Houillers	9,085,756 »

13,834,011 »

4° Les redevances *variables*, dues aux compagnies dont l'État exploite les lignes 4,285,559 51

A reporter. . fr. 54,555,124 54

(¹) Déduction faite des intérêts afférents à une somme de fr. 8,219-92 dont a été réduit le coût du matériel repris à la Compagnie de Marbehan à Virton.

	Report. . fr.	54,533,124 54
5° La redevance fixe pour Spa à la frontière.		500,000 »
6° Les intérêts des redevances <i>variables</i> ou parts de recettes, payées aux Sociétés fr.	42,833 59	
7° Les intérêts pour les échéances du premier semestre des redevances <i>fixes</i> , soit 4 p. % des charges stipulées au profit des lignes de : Anvers à Rotterdam, — Manage à Mons, — Luxembourg, soit	52,502 55	
8° Les intérêts de la redevance <i>fixe</i> de 500,000 francs pour le loyer de la ligne de Spa à la frontière prussienne qui est payable trimestriellement	7,500 00	
		<hr/> 102,836 14
Total égal au passif, comme ci-dessus fr.		<hr/> 55,157,960 48

Mais si l'on déduit de ce montant les intérêts et la quote-part d'annuité à porter au crédit du chemin de fer, soit :

1° Les intérêts du solde encaissé, fin 1882, fr.	969,589 55	}	2,864,744 54
2° Les intérêts à 2 p. % sur la recette nette de l'exploitation, en 1885	969,791 72		
3° Les intérêts bonifiés par les sociétés de construction	428,372 68		
4° La quote-part d'annuité à servir par les Bassins-Houillers	492,906 88		
5° Les intérêts à 1 p. % sur les bonifications d'intérêts renseignés sous le paragraphe 3°. fr.	4,283 73		

iv. L'on obtient, pour le chemin de fer, une charge financière de fr.	52,275,215 94
La recette nette n'ayant été que de.	48,489,586 05
il en résulte, pour l'année 1885, une insuffisance comme ci-dessus de fr.	<hr/> 5,785,629 89

De l'exposé qui précède il ressort, en fin de compte, que l'exercice 1885, abstraction faite des redressements que comportent les situations dans le passé, se clôt par un solde *libre de toute charge* de fr. 20,451,108-46, indépendamment d'un stock d'objets de consommation, de matériaux, etc., dont sont approvisionnés les magasins de l'administration, stock représentant une valeur, aux prix du jour, de fr. 25,774,855-21. Cette somme ayant été

prélevée sur les dépenses d'exploitation, constitue donc un *solde en nature* et porte la *réserve effective* au total de fr. 46,225,963-67.

Cette situation du railway de l'État est satisfaisante, surtout si l'on considère les bas prix des tarifs qui ont favorisé, dans une large mesure, le développement commercial et industriel du pays; si l'on se représente les conséquences défavorables résultant de l'adjonction, au réseau de l'État, de nombreuses lignes dont l'exploitation est onéreuse; si l'on évalue les services gratuits ou à taux réduit, rendus par le chemin de fer, à presque toutes les administrations publiques, alors que dans d'autres contrées ces sacrifices ne sont pas imposés ou sont alors compensés par des subventions directes ou déguisées; et, enfin, si l'on considère que par suite de la reprise par l'État, de lignes concédées moyennant la garantie d'un minimum d'intérêt, le Trésor n'est plus obligé d'acquitter des sommes importantes, aux compagnies concessionnaires, etc.

Il est hors de doute, d'ailleurs, que le solde disponible dépasserait notablement celui qui vient d'être renseigné si, entre autres, il avait été tenu compte au chemin de fer, dans les situations financières antérieures, des quelques redressements qui ont pris pied dans celle de 1883 et si l'on n'avait pas imputé, en outre, aux charges annuelles de l'exploitation, les intérêts et l'amortissement des capitaux appliqués aux lignes en *cours de construction*.

Il semble, en effet, illogique d'ordonner l'amortissement d'une ligne qui n'est pas encore livrée à l'exploitation, alors qu'en règle générale, les intérêts et l'amortissement doivent être acquittés au moyen du produit de l'entreprise; par conséquent, jusqu'à ce que celle-ci soit en activité, les intérêts grèvent le capital de premier établissement. De ces principes l'on peut déduire que les comptes financiers du chemin de fer ont assumé, indûment jusqu'ici, des charges considérables incombant au capital et, en fait, supporté un amortissement anticipé, à la décharge des exercices restant à courir.

Pour que l'on puisse apprécier à quel point la situation financière a été défavorablement influencée, par la circonstance qu'il n'a été tenu aucun compte jusqu'ici des considérations ci-dessus énoncées, il a paru utile et intéressant d'en faire ressortir les conséquences, traduites en chiffres

Dans ce but, il est nécessaire de remonter aux situations comparatives qui ont été exposées au compte rendu de 1878, et qui mettent en parallèle l'ancien et le nouveau mode d'établissement des charges du chemin de fer.

Le capital *alloué* par les lois de crédit, et avancé par le Trésor pour le premier établissement, s'élevait, à la fin de 1878, à . fr. 642,070,340 50

Pour établir le capital dont le compte financier devait assumer les charges, il avait été déduit de ce montant, dans l'ancienne comptabilité :

D'autre part. . . . fr.	642,070,540 50	
1° L'avance du Trésor qui n'entraînait celui-ci à aucune charge. fr.	89,831,043 61	
2° Les amortissements effectués au 1 ^{er} janvier 1878	82,976,569 34	
3° Les annulations et les rectifications de crédits	150,509 09	
4° Les subsides des villes, considérés comme amortissement indirect	591,181 88	
		<u>173,549,103 92</u>
Restait, capital servant de base aux intérêts calculés aux <i>taux des divers emprunts</i> , l'amortissement n'étant pas régulier. fr.	468,721,236 38	<u><u>642,070,540 50</u></u>

Dans la nouvelle comptabilité, appliquée d'abord à titre d'exemple à l'exercice 1878, l'on admit, comme base des charges financières, non plus les capitaux *alloués*, mais les sommes *dépensées et liquidées, y compris les avances faites par le Trésor*. Reprenant donc le montant ci-dessus des capitaux alloués et des avances, soit fr. 642,070,540 50 l'on en a déduit :

1° Les sommes disponibles, fin 1878, sur les capitaux <i>alloués</i> , soit fr. (1)	17,445,757 02	
2° Le coût de la section de Landen à Saint-Trond, cédée par l'acte de concession de la Société de Landen à Hasselt.	1,561,892 99	
3° Les aliénations d'immeubles, équivalant à un amortissement indirect, et qui, précédemment, avaient figuré indûment dans les recettes	2,255,104 80	
4° Les subsides des villes, etc.	591,181 88	
5° Les annulations à titre de rectifications de crédits	150,509 09	
6° Les frais d'exploitation de 1835 et 1836, indûment prélevés sur le capital et qui ont été retranchés dès lors du solde disponible	717,904 20	
A reporter. . . . fr.	<u>22,300,129 98</u>	<u>642,070,540 50</u>

(1) Dans l'ancienne comptabilité, le chemin de fer a supporté les charges des sommes non dépensées sur les emprunts fin d'exercice.

Report. . fr. 22,500,129 98 642,070,540 50

7° L'insuffisance des recettes nettes de la ligne du Luxembourg, en 1875, pour couvrir les charges financières, et qui ayant été prélevée à tort sur le capital, a été également soustraite du solde, soit

1,957,251 80

24,257,581 78

Reste. . . . fr. 617,812,958 52

C'est ce montant qui a servi de base à la nouvelle comptabilité, en 1878, pour répartir les charges financières sur les années restant à courir jusqu'au terme de l'amortissement.

Ces redressements ainsi que l'application d'un intérêt et d'une dotation d'amortissement uniformes, depuis l'origine jusqu'en 1878, ont modifié les charges dans la mesure suivante :

		COMPTABILITÉ	
		ANCIENNE.	NOUVELLE.
<i>Emprunts :</i>			
Intérêts		316,933,449	299,884,072
Amortissement		83,675,813	20,387,163
<i>Avances du Trésor :</i>			
Intérêts		"	47,551,151
Amortissement		"	4,947,147
<i>Annuités et redevances</i>		475,074,064	475,074,064
Totaux des charges. fr.		575,683,326	544,843,597
Solde disponible		14,406,104	41,308,854
Somme égale aux recettes nettes		590,089,430	586,152,451

La différence de 3,936,979 francs entre les recettes nettes, est due à des imputations erronées de recettes et dépenses qui ont été rectifiées en 1878.

ix. Si l'on redressait les comptes du passé, d'après les principes nouveaux introduits en 1885, l'on constaterait que les charges totales ne s'élevaient, pour 1878, qu'à 515,100,746 francs au lieu de 544,843,597 francs, et que le solde disponible atteignait un montant de 71,051,685 francs.

Applicant ces mêmes rectifications jusques et y compris l'exercice 1883, l'on obtiendrait les résultats suivants :

ix.	<i>Emprunts :</i>	
	Intérêts fr.	586,259,133
	Amortissement	28,513,319
	<i>Avances du Trésor :</i>	
	Intérêts	61,510,518
	Amortissement	2,794,632
	<i>Annuités et redevances</i>	<u>264,253,858</u>
	Total des charges . . fr.	743,331,460
ix.	Solde disponible fr.	<u>64,121,802</u>
iv.	Somme égale aux <i>recettes nettes</i> , de 1855 à 1883 . fr.	<u><u>807,453,262</u></u>

Il en résulte que le solde clôturant les comptes de cet exercice, malgré les insuffisances des ressources annuelles, constatées depuis 1873, s'élèverait encore, fin 1883, à 64,121,802 francs, au lieu de 20,451,108 francs renseignés au compte financier de 1883.

§ 4. SOLDE DE L'EXPLOITATION DEPUIS L'ORIGINE.

iv. En résumant les comptes financiers depuis 1855 jusqu'au 31 décembre 1883, dressés d'après le mode de comptabilité appliqué à partir de 1878, et qui a pour base, entre autres, la répartition de l'amortissement en quatre-vingt-dix années et les intérêts calculés aux taux uniforme de 4 p. %, on constate les résultats ci-après :

Les recettes brutes se sont élevées au montant total de fr. 1,996,752,944 96 y compris fr. 4,128,715-75 du chef de produits indirects perçus pour compte du chemin de fer.

Les dépenses budgétaires pour l'exploitation de tout le réseau se sont élevées à 1,189,299,682 49 y compris fr. 10,583,279-03 pour travaux de parachèvement indépendamment des sommes considérables affectées à l'amélioration et à la transformation du matériel, à l'occasion des renouvellements.

Les recettes ont donc excédé les dépenses d'exploitation de fr. 807,453,262 47

D'autre part. . . fr. 807,453,262 47

Les charges financières portées en compte au chemin de fer pendant la même période, sont les suivantes :

Intérêts calculés à 4 p. % des capitaux
dépensés par l'État. fr. 490,582,949 11

Intérêts compris dans les annuités
pour rachat de lignes 118,020,211 94

Amortissement des capitaux 32,163,546 93

Amortissement en annuités 9,843,691 68

Parts de recettes payées aux sociétés
concessionnaires 150,741,415 50

Redevance fixe 5,646,538 83

787,002,154 01

IV. Les recettes ont donc dépassé les charges de. . . fr. 20,451,108 46

Et si l'on tient compte du stock des approvisionnements existant au 31 décembre 1883, soit 23,774,853 21

le solde du compte d'exploitation, toutes charges déduites, atteint, comme il a été dit ci-dessus . . . fr. 46,225,963 67

§ 5. SITUATION GÉNÉRALE DEPUIS L'ORIGINE.

Si l'on envisage la situation *dans son ensemble*, l'on constate qu'il a été appliqué ce qui suit, pour premier établissement du chemin de fer de l'État, y compris le matériel d'exploitation :

I.	Payé comptant fr.	875,693,274 57	}	902,086,444 64
	Restant dû	13,681,853 27		
	Avances en argent	12,709,517 »	}	519,798,631 10
	Payé par titres d'annuités	308,160,498 01		
	Avances par titres d'annuités	11,638,153 09	}	1,221,885,075 74
	Ensemble . . . fr.	1,221,885,075 74		

En ajoutant à ce montant :

IV. Les sommes prélevées sur les allocations budgétaires et qui ont été affectées à des travaux de parachèvement, soit fr. 10,383,279 03

La valeur des approvisionnements, aux prix du jour, payés sur crédits budgétaires 23,774,853 21

III. Enfin, le *solde* ou encaisse disponible, soit 20,451,108 46

L'on obtient l'actif total du chemin de fer, qui s'élevait
au 31 décembre 1883 à fr. 1,278,696,518 44

D'autre part. . . fr. 1,278,696,518 44

Quant au passif, à cette même date, il restait à amortir :

1° Sur les capitaux dépensés et avancés ainsi que sur le capital restant dû fr.	865,173,027 27	} 1,175,125,966 69
2° Sur les annuités capitalisées	309,952,939 42	

Déduisant ce montant de l'actif l'on obtient une différence de fr.	103,570,351 75
--	----------------

Il est à observer que dans ce montant sont comprises les sommes suivantes qui représentent des non-valeurs ou un amortissement indirect, savoir :

1° Les ventes d'immeubles fr.	2,918,924 97	
2° L'abandon par l'État de la ligne de Landen à Saint-Trond	1,561,892 99	
3° Les subsides des villes.	391,181 88	
		<u>4,671,999 84</u>
Reste . . . fr.		<u>98,898,551 91</u>

qui se justifie comme suit :

A. D'après la dotation fixe admise en 1878, l'amortissement correspond :

Pour les capitaux empruntés à fr.	52,165,546 95	} 42,087,109 21
— — dus	76,070 58	
— annuités capitalisées	9,845,691 68	

B. Il a été prélevé sur les dépenses d'exploitation pour travaux de parachèvement fr.	10,585,279 03
---	---------------

C. En outre la réserve comprend :

Un encaisse ou solde en numéraire de fr.	20,451,108 46	} 46,225,965 67
Des approvisionnements valant aux prix du jour	25,774,855 21	

Montant égal à la différence ci-dessus fr.	98,898,551 91
--	---------------

qui peut être considéré comme représentant le bénéfice de l'exploitation depuis l'origine, non compris les redressements à opérer dans les comptes du passé, et sans avoir égard aux sommes considérables consacrées à l'amélioration du matériel de traction et de transport sur les budgets ordinaires annuels.

C'est, en effet, au moyen de ses ressources ordinaires, que le chemin de fer, non seulement maintient intact l'inventaire du matériel acquis sur fonds de premier établissement, mais encore substitue à *chacune des unités* hors de service, des locomotives, des voitures et wagons, etc., d'une plus-value très notable.

Si l'on se représente les anciennes voitures à voyageurs, comparées aux types en usage ; si l'on considère que les anciens wagons à marchandises, généralement d'une capacité de 5 tonnes, ont été remplacés par des véhicules

comportant un chargement de 10, 15 et même 20 tonnes ; qu'à des locomotives de faible puissance il a fallu substituer des machines de forte puissance ; l'on se fera une idée des lourdes charges qu'ont supporté, de ces divers chefs, les comptes annuels de l'exploitation.

Il est permis de se demander, dès lors, s'il est juste d'astreindre le chemin de fer à amortir le capital consacré à l'achat de son matériel, alors que celui-ci est toujours représenté par une valeur assurément supérieure. Tel n'est pas, d'ailleurs, le mode suivi par les sociétés de lignes concédées, qui se gardent d'amortir le capital engagé dans leur matériel, d'autant plus que celui-ci ne revient pas à l'État, de plein droit ni gratuitement, à l'expiration du terme de la concession.

RENSEIGNEMENTS DIVERS.

§ 1^{er}. RÉSULTATS STATISTIQUES DES EXERCICES 1883 ET 1882.

Les recettes et les dépenses, ainsi que l'excédent de recettes, par kilomètre exploité et par unité de travail, ont été :

	En 1883.	En 1882.
Recette (1) par :		
Kilomètre exploité fr.	40,011 34	40,082 71
Locomotive-kilomètre utile	3 23611	3 08727
Véhicule-kilomètre chargé	0 27960	0 26923
Train-kilomètre	3 53974	3 37483
Dépense (2) par :		
Kilomètre exploité fr.	24,017 67	24,951 67
Locomotive-kilomètre utile	1 94255	1 92184
Véhicule-kilomètre chargé	0 16784	0 16760
Train-kilomètre	2 12480	2 10085
Excédent de recette par :		
Kilomètre exploité fr.	15,993 67	15,131 04
Locomotive-kilomètre utile	1 29356	1 16543
Véhicule-kilomètre chargé	0 11176	0 10163
Train-kilomètre	1 41493	1 27398
Les charges financières réparties entre les mêmes unités sont les suivantes :		
Par kilomètre de voie fr.	17,299 03	17,431 81
Par locomotive-kilomètre utile	1 39915	1 34264
Par véhicule-kilomètre chargé	0 12089	0 11709
Par train-kilomètre	1 53042	1 46770

Les calculs qui précèdent sont ramenés à la longueur *moyenne totale* du réseau exploité.

(1) Non compris les produits indirects.

(2) Non compris les dépenses d'amélioration et de parachèvement prélevées sur le budget.

Si l'on retranche de cette longueur, certaines parties de lignes exclusivement affectées au transport des marchandises, on détermine la longueur qui a été réellement parcourue par les trains de voyageurs. En divisant donc la recette totale par les longueurs respectives, on obtient la recette moyenne par kilomètre pour les deux natures de transports ⁽¹⁾.

		Longueur moyenne exploitée.	Recette ⁽¹⁾	
			totale.	moyenne par kilomètre.
Trains de voyageurs.	En 1883	2,895,449	44,057,560 29	15,216 30
	En 1882	2,830,236	42,454,052 68	15,000 48
Trains de marchandises.	En 1883	3,045,328	75,558,903 24	24,844 42
	En 1882	2,975,255	74,738,465 54	25,420 02

§ 2. COEFFICIENTS D'EXPLOITATION.

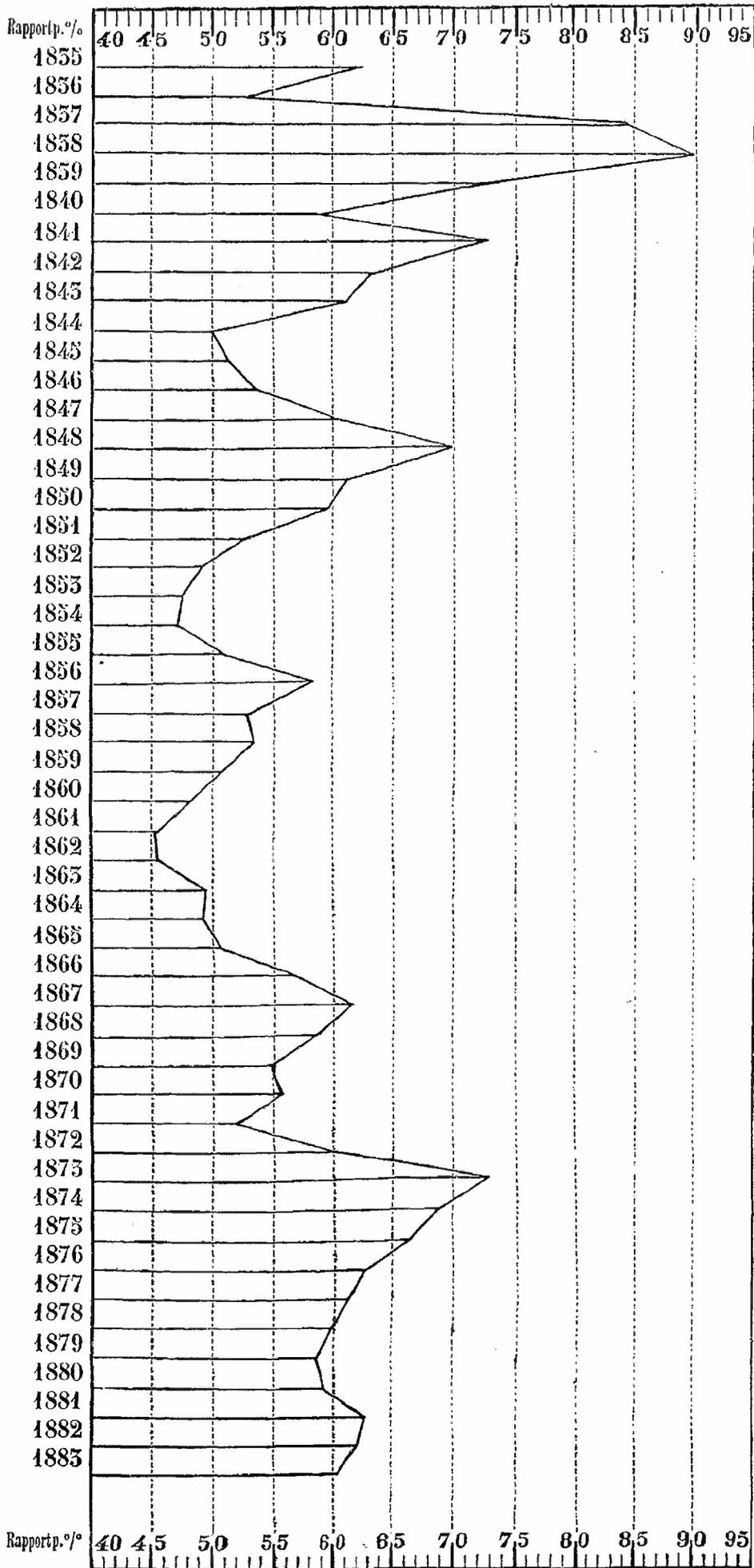
Les coefficients d'exploitation, depuis 1870, se déduisent des recettes et des dépenses résumées ci-après :

ANNÉES.	RECETTES BRUTES.	DÉPENSES		RESTE RECETTES NETTES.	P. o/o des DÉPENSES.
		D'EXPLOITATION. (*)			
1870.	45,378,484 33	25,337,710 51		20,040,770 82	55.84
1871.	66,970,238 95	34,955,644 05		32,014,594 90	52.20
1872.	69,835,060 54	41,958,736 98		27,876,323 56	60.08
1873.	85,978,738 49	62,672,766 46		23,305,972 33	72.87
1874.	87,286,453 80	59,942,926 23		27,343,227 57	68.67
1875.	89,295,379 39	59,246,580 39		30,048,799 »	66.35
1876.	90,630,448 43	56,854,596 47		33,775,551 96	62.73
1877.	90,414,053 20	55,665,594 76		34,748,458 44	64.57
1878.	95,795,560 71	57,696,922 98		38,098,637 73	60.25
1879.	100,190,995 90	58,943,740 63		41,277,255 27	58.80
1880.	113,873,374 63	67,652,468 44		46,221,206 22	59.44
1881.	113,498,234 76	74,451,448 64		42,046,786 15	62.95
1882.	119,344,024 74	74,237,537 02		45,106,437 69	62.20
1883.	121,950,560 93	(*) 73,444,688 67	(*)	48,808,872 25	59.98

Le diagramme suivant figure ces mêmes coefficients, depuis l'origine de l'exploitation jusqu'au 31 décembre 1883.

(1) Non compris les produits extraordinaires, ni les produits indirects. — Les produits extraordinaires (voir p. 37) ont été écartés, parce que l'on manque de base pour les répartir entre les deux espèces de trains.

(*) Non compris le coût des travaux de parachèvement, prélevé sur les crédits budgétaires et qui se sont élevés à fr. 519,286-20 pendant l'exercice 1883; cette déduction a pour conséquence d'augmenter de pareille somme, la recette nette servant au calcul du coefficient.



Chaque pour cent est représenté par 2mm

N. B. Les dépenses d'exploitation sont surtout élevées pour les années où il y a une forte élévation du prix des charbons et des fers.

§ 3. PERSONNEL.

La situation numérique du personnel utilisé par l'administration des chemins de fer de l'État se résumait comme il suit, à la date du 31 décembre.

	En 1883.	En 1882.	Diminution en 1883.
Fonctionnaires, employés et agents nommés	7,346	7,410	64
Agents subalternes et ouvriers	33,338	33,825	487
Total.	<u>40,684</u>	<u>41,235</u>	<u>551</u>

Le personnel de la première catégorie comptait, au 31 décembre 1883, 33 commis auxiliaires féminins, et le personnel subalterne, 13 femmes qui sont préposées au classement des pièces de comptabilité et à la vérification des coupons de voyageurs, dans les bureaux de la direction du contrôle des recettes et des matières.

§ 4. CAISSE DE RETRAITE ET DE SECOURS DES OUVRIERS.

La Caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'administration des chemins de fer possédait, à la fin de l'exercice 1882, un capital (fonds publics et encaisse) de fr. 7,644,052 50

Pour 1883, on a les résultats suivants :

Recettes : Contribution des ouvriers, intérêts du capital,
retenues pour congés et pénalités . . . fr. 1,881,884 16

Dépenses : Pensions. . fr. 527,416 53

Secours annuels 24,402 88

Secours temporaires, etc. . 785,588 31

Ensemble. fr. 1,334,907 72

Excédent de recettes 546,976 44

Donc, au 31 décembre 1883, l'avoir de la Caisse s'élevait à fr. 8,191,028 94

Les charges de ce capital sont les suivantes :

Capital représentatif } des pensions fr. 5,006,737 71

 } des secours annuels 40,712 63

Réserve pour pensions et secours ultérieurs 5,143,578 60

Total conforme. . fr. 8,191,028 94

Fin 1882, la réserve s'élevait à fr. 5,390,506 97



CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

§ 1^{er}. LIGNES EN EXPLOITATION AU 31 DÉCEMBRE 1883.

	Mètres.
Lignes construites par l'État ou pour son compte (¹).	1,274,680
Lignes construites par des Compagnies :	
1 ^o rachetées par l'État	1,463,036
2 ^o reprises ou exploitées par l'État	523,463
	} 1,788,499
Longueur <i>effective</i> totale du réseau exploité par l'État, fin 1883 .	<u>3,063,179</u> (²)

Ce réseau comprend :

1 ^o Parties affectées au transport des voya- geurs et des marchandises	Mètres. 2,913,371 ou 95.11 p. %
2 ^o Parties affectées au transport des marchan- dises seulement	149,808 ou 4.89 p. %

Il se trouve établi :

	A l'écartement de		
	1 ^m .50	1 ^m .20	Ensemble.
1 ^o à double voie, sur une étendue de	1,521,003	7,109	1,528,112 ou 43.36 p. %
2 ^o à simple voie, — — — — —	1,722,537	12,750	1,735,287 ou 56.64 —
Totaux	<u>3,243,540</u>	<u>19,859</u>	<u>3,263,399</u>

Le développement total des voies ferrées au 31 décembre 1883, comportait 6,062,455 mètres, dont 1,671,164 mètres ou 27.57 p. % pour voies accessoires et voies des stations.

Voici la longueur *effective* et la longueur *moyenne* exploitée des lignes livrées à l'exploitation en 1883 :

		Longueur	
		effective.	moyenne exploitée dans l'année.
		Mètres.	Mètres.
15 juillet.	Gare du Puits de la Blanchis- serie à la station de Dam- premy	791.05	368.43
	A reporter	<u>791.05</u>	<u>368.43</u>

(¹) Non compris la section de Landen à Saint-Trond (10,220 mètres), cédée gratuitement par l'État à la société concessionnaire du chemin de fer de Landen à Hasselt.

(²) Si l'on ajoute à ce nombre de 3,063,179 mètres la longueur de la partie belge des chemins de fer construits et exploités par des Compagnies (voir deuxième partie), ci 1,256,445 —

on trouve que le développement total des chemins de fer en exploitation en Belgique est de 4,519,624 mètres

		Longueur	
		effective.	moyenne exploitée dans l'année
		Mètres.	Mètres.
	Report . . .	794.05	568.45
15 octobre.	Ellezelles à Renaix . . .	5,257.12	1.125.44
20 décembre.	Tournai à la frontière française vers Douai . . .	13.746.65	451.95
	Accroissement en 1883 . . .	19,794.82	1,943.82
A ajouter en raison d'un nouveau mesurage et pour modifications à la voie		5,245.27	»
	Soit en plus. . .	25,040.09	1,943.82

La *longueur moyenne totale* des lignes exploitées par l'État, en 1883, est donc de 5,045,528 mètres; elle avait été de 2,975,255 mètres en 1882, soit 70,075 mètres ou 2.36 p. % de plus en 1883.

§ 2. STATIONS.

	Nombre au 31 décembre 1882	644
Stations	{ créées sur le réseau exploité	(¹) 20
	{ établies en 1883 sur les lignes nouvelles.	(²) 3
	Total	667
	Station supprimée	(³) 1
	Nombre au 31 décembre 1883	(⁴) 666

Ce relevé comprend 18 *bureaux de ville*, 31 *haltes* dépendant de bureaux voisins, et 32 *stations* communes gérées par l'État,

§ 3. RAILS.

Le nombre de rails en acier, rapporté à la quantité totale de rails en service au 31 décembre 1883, est de 61.06 p. %. En 1882, ce rapport était de 57.90 p. %.

La longueur des barres d'acier placées dans les voies principales, repré-

(¹) Stations : Aiseau, Liège (Jonfosse), Pannenhuis, Solre-St-Géry. — Haltes : Aubange, Espierres, Froyennes, Harnoncourt, Houdemont, Jemeppe-Froidmont, Houdrigny, Ledeborg, Lodelinsart (Ouest), Marchin, Musson, Offagne, Sauvenière, Sélange, Stockel, Stockem.

(²) Dampremy, Rumes, Willemeau.

(³) Louvain (Central).

(⁴) L'État a, en outre, l'usage de 53 stations gérées par des compagnies, et celles-ci ont, par contre, l'usage de 52 stations gérées par l'État.

sente 69.65 p. % de la longueur totale des rails existant dans ces voies, fin 1883. En 1882, cette proportion était de 66.13⁽¹⁾ p. %.

Le prix moyen, par tonne, des rails d'acier utilisés, a été de fr. 149-10 en 1883, et de fr. 159-14 en 1882.

§ 4. BILLES.

En 1883, le nombre de billes en chêne préparées est de 81.05 p. % de la quantité totale des traverses en bois. Pour 1882, cette proportion était de 78.68 p. %.

Le coût moyen des billes utilisées pendant l'année a été :

	Pour les billes			
	en chêne.		en sapin.	
	En 1883.	En 1882.	En 1883.	En 1882.
Prix moyen d'achat. fr.	5.54	5.27	2.39	2.37
Préparation (créosotage)	0.59	0.59	1.33	1.33
Ensemble . . . fr.	6.13	5.86	3.72	3.70

Pour les exercices 1880 à 1883, il n'a pas été acheté de traverses métalliques.

§ 5. CESSION DE VIEUX MATÉRIAUX.

La valeur totale des fers neufs acquis par voie d'échange ou par voie d'achat, au moyen du produit des vieux fers, s'élève, depuis l'origine du chemin de fer à 51,399,965 francs.

§ 6. APPROVISIONNEMENTS DESTINÉS A LA VOIE ET PAYÉS SUR FONDS BUDGÉTAIRES.

Au 31 décembre 1883, il existait dans les dépôts et à pied d'œuvre, des matériaux payés sur fonds budgétaires dont la valeur est donnée ci-après :

(¹) Chiffre rectifié. Le compte rendu de 1882 indiquait erronément 75.57 p. %.

	NEUFS.	DE REMPLOI.	VIEUX.	TOTAL.
Rails { en acier	601,708 07	570,036 74	356,827 24	1,528,572 02
Rails { en fer	34,427 22	4,512,596 53	4,243,899 83	2,760,622 58
Billes { en bois	326,232 99	704,674 40	424,847 50	4,152,751 89
Billes { en fer	"	"	"	"
Voies { Rails	24,619 35	437,658 88	4,274 36	460,549 20
Voies { Longrines	9,289 56	155,252 39	6,693 46	171,235 41
Voies { Traverses	699 55	48,355 54	464 02	49,246 44
Voies { Entretoises, cornières, etc.	46,461 72	32,646 71	4,529 92	50,638 35
Croisements et traversées (en acier, en fer ou en fonte)	264,507 95	219,814 07	44,366 07	498,688 09
Excentriques (sans appareils de manœuvre) et aiguilles d'excentriques décomposés	214,079 40	220,271 45	33,577 60	467,928 45
Accessoires de la voie non dénommés.	4,510,934 20	4,208,758 77	396,083 52	3,445,776 49
Ensemble . fr.	2,999,960 01	4,777,060 88	2,448,657 49	9,925,678 08
<i>A déduire</i> : Valeur des vieux fers vendus appartenant aux exercices antérieurs mais non encore livrés aux acquéreurs				38,004 85
Reste, non compris fr. 2,319,300-07, représentant la valeur des matériaux acquis sur fonds spéciaux et destinés aux constructions nouvelles fr.				9,887,673 23

§ 7. AMÉLIORATIONS SUR CRÉDITS BUDGÉTAIRES.

IV. Les dépenses faites, en 1883, pour travaux, ouvrages et fournitures incombant au premier établissement du railway et prélevées sur les fonds du budget, sont les suivantes :

Établissement et prolongement d'aqueducs, perrés, murs de soutènement; amélioration de viaducs; établissement de ponts à peser, de voies de garage, etc.; consolidation de voies, etc fr. 65,278 90

Construction d'abris, d'enclos pour le petit matériel, de bâtiments pour la douane; améliorations et extensions des bâtiments des stations, etc 70,098 93

Établissement de clôtures, de signaux, de sonneries, de barrières, etc 57,608 37

Ballastage des voies au moyen de pierrailles 126,300 »

Total fr. 319,286 20

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

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

	Effectif.		
	Total.		moyen en 1883.
	En 1883.	En 1882.	
Locomotives	1,687	1,570	1,628
Tenders.	1,172	1,029	1,100
Voitures à vapeur ⁽¹⁾	15	15	15
Voitures à voyageurs.	5,051	5,006	5,034
Fourgons à bagages	512	469	488
Wagons « vitesse » et wagons A-B ⁽²⁾	269	222	226
Véhicules divers entrant dans la composition des trains de voyageurs	302	505	505
Wagons à marchandises.	40,149	59,646	59,807
Wagons divers ⁽³⁾	1,620	1,758	1,691
Bâches pour wagons	11,589	12,068	11,768

§ 2. MATÉRIEL EN CONSTRUCTION.

Au 31 décembre 1883, il y avait en construction :

Locomotives.	67
Tenders	»
Voitures à voyageurs	»
Fourgons à bagages, wagons « vitesse » et wagons A-B ⁽²⁾	75
Véhicules divers entrant dans la composition des trains de voyageurs.	8
Wagons à marchandises	586

Les annexes XLVIII et XLIX du compte rendu de 1881 donnent, en détail,

⁽¹⁾ Ces voitures circulent sur les chemins de fer de ceinture de Gand et de Bruxelles et sur les lignes de Blaton à Bernissart, de Saint-Ghislain à Jurbise, de Saint-Ghislain à Frameries, de Saint-Ghislain à Warquignies et de Dour à Quiévrain.

⁽²⁾ Les wagons marqués A-B sont des wagons à marchandises transformés en wagons à bagages à deux compartiments : l'un pour les colis libres, l'autre pour les colis douanés.

⁽³⁾ Non compris les wagonnets pour l'entretien de la route, ni les wagons de secours.

pour la période de 1859 à 1881, la marche progressive du parc du matériel roulant, ainsi que les crédits spéciaux et budgétaires y affectés.

§ 3. WAGONS DE PARTICULIERS.

Au 31 décembre 1882, le nombre des wagons de particuliers admis à circuler sur les lignes de l'État et sur celles de ses correspondants, aux conditions du règlement annexé à l'arrêté ministériel du 10 septembre 1872, s'élevait à	154
Pendant l'année 1883, il en a été agréé	10
Ensemble.	164
Dans le cours de la même année, il en a été retiré de la circulation.	10
La situation au 31 décembre 1883 est donc de	154

§ 4. TRAINS.

		En 1883.	En 1882.		
Nombre annuel de trains :	{ de voyageurs mixtes (voyageurs et marchandises). de marchandises de route Ensemble	420,676	448,958		
		78,710	69,480		
		359,181	363,181		
		16,012	21,259		
		874,579	902,878		
Moyenne par jour.	2,396	2,474			
Parcours kilométrique des trains de l'Etat.	sur le réseau de l'Etat.	pour le trafic. {	Voyageurs	16,696,592	47,706,437
			Marchandises et mixtes.	46,711,396	46,670,385
	sur les lignes étrangères.	pour la route.		439,951	578,551
	Ensemble.	pour le trafic. {	Voyageurs	314,984	162,327
			Marchandises	262,885	219,349
		pour la route.		"	"
		pour le trafic. {	Voyageurs	17,008,576	17,868,764
		Marchandises et mixtes.	46,974,281	46,889,634	
		pour la route.	439,951	578,551	
Parcours kilométrique journalier par train.		39	39		

§ 5. EFFET UTILE DU TRAFIC PAR KILOMÈTRE DE VOIE, PAR VÉHICULE-KILOMÈTRE ET PAR TRAIN-KILOMÈTRE.

Le travail des véhicules et des trains, en transports de voyageurs et de marchandises, pendant les exercices 1883 et 1882, se résume comme il suit :

VOYAGEURS.		En 1883.	En 1882.
Parcours kilométrique moyen d'un voyageur.		21.42	21.22
Rapport entre le nombre de voyageurs-kilomètre effectifs et le nombre de voyageurs-kilomètre admissibles.	1 ^{re} classe	15.41 p. %	15.45 p. %
	2 ^e —	20.80 —	18.47 —
	5 ^e —	25.85 —	25.55 —
	Sur l'ensemble	23.49 —	21.16 —

MARCHANDISES.		En 1883.	En 1882.
Capacité <i>moyenne</i> des wagons (tonnes)		10.07	10.39
Nombre <i>moyen</i> de tonnes-kilomètre	{ par wagon-kilomètre chargé.	6.17	5.89
	{ par train-kilomètre	92.28	93.02
	{ par kilomètre de voie (*)	514.556	516.654
Rapport entre le nombre de tonnes-kilomètre effectives et le nombre de tonnes-kilomètre admissibles (*)		43.69 p. %.	40.91 p. %.

§ 6. ACHAT DE COMBUSTIBLES.

L'importance et le *coût des fournitures* de charbons et de coke effectuées en 1883, pour la traction des trains, le chauffage des bureaux, salles d'attente, etc., ainsi que pour les ateliers, sont indiquées ci-après :

	PRIX MOYENS par TONNE	QUANTITÉS FOURNIES EN 1883			SOMMES LIQUIDÉES.
		SUR MARCHÉS CONTRACTÉS		Totaux.	
		en 1882.	en 1883.		
Fr. c.	Kilogrammes.	Kilogrammes.	Kilogrammes.	Fr. c.	
Charbon demi-gras (menu ordinaire)	8.9276	385,796,217	102,537,268	488,333,485	4,017,977 02
Charbon gras	10.9095	—	25,648,921	25,648,921	287,992 66
— maigre	6.1511	—	60,980,500	60,980,500	575,096 22
— gailleux	9.8725	77,980,750	—	77,980,750	769,832 52
— pour forges	10.0405	7,604,730	1,588,000	9,192,730	91,998 43
— en roche	17.4449	1,577,000	427,500	2,004,500	34,962 57
— pour fours à réchauffer.	11.1187	612,730	1,511,000	1,923,730	21,589 58
Coke industriel	18.7547	589,000	209,000	798,000	14,966 29
Ensemble	—	474,160,467	190,692,189	664,852,656	5,584,254 89
Pour essais. { Charbons menus et gailleux	—	—	661,500	661,500	5,568 67
{ Briquettes	13.5000	—	20,000	20,000	270 »
Coke acheté de la main à la main.	14.5780	—	1,588,200	1,588,200	20,959 55
Totaux	—	474,160,467	192,761,889	666,922,356	5,611,053 14

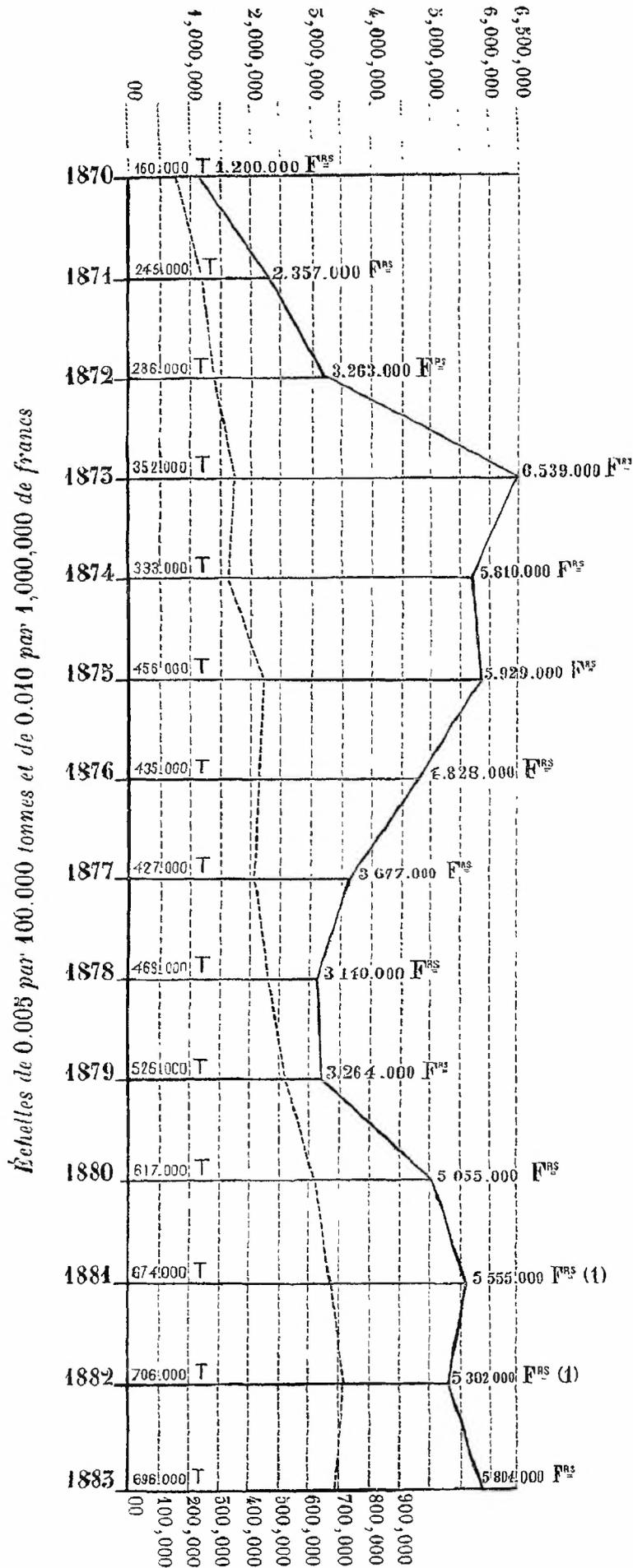
Le diagramme suivant donne les quantités de charbons *consommées* et les sommes totales payées, année par année, pendant la période de 1870 à 1883.

Les traits *pointillés* indiquent les consommations, tandis que les traits *pleins* représentent les sommes payées.

(¹) Ce mouvement est ramené à la longueur *moyenne* exploitée des lignes affectées aux transports de marchandises.

(²) Ce rapport est établi sur l'ensemble des expéditions du tarif n° 2 taxées au poids (articles de messageries), du tarif n° 5 (articles de roulage), et du tarif n° 6, petite vitesse (chevaux et bestiaux).

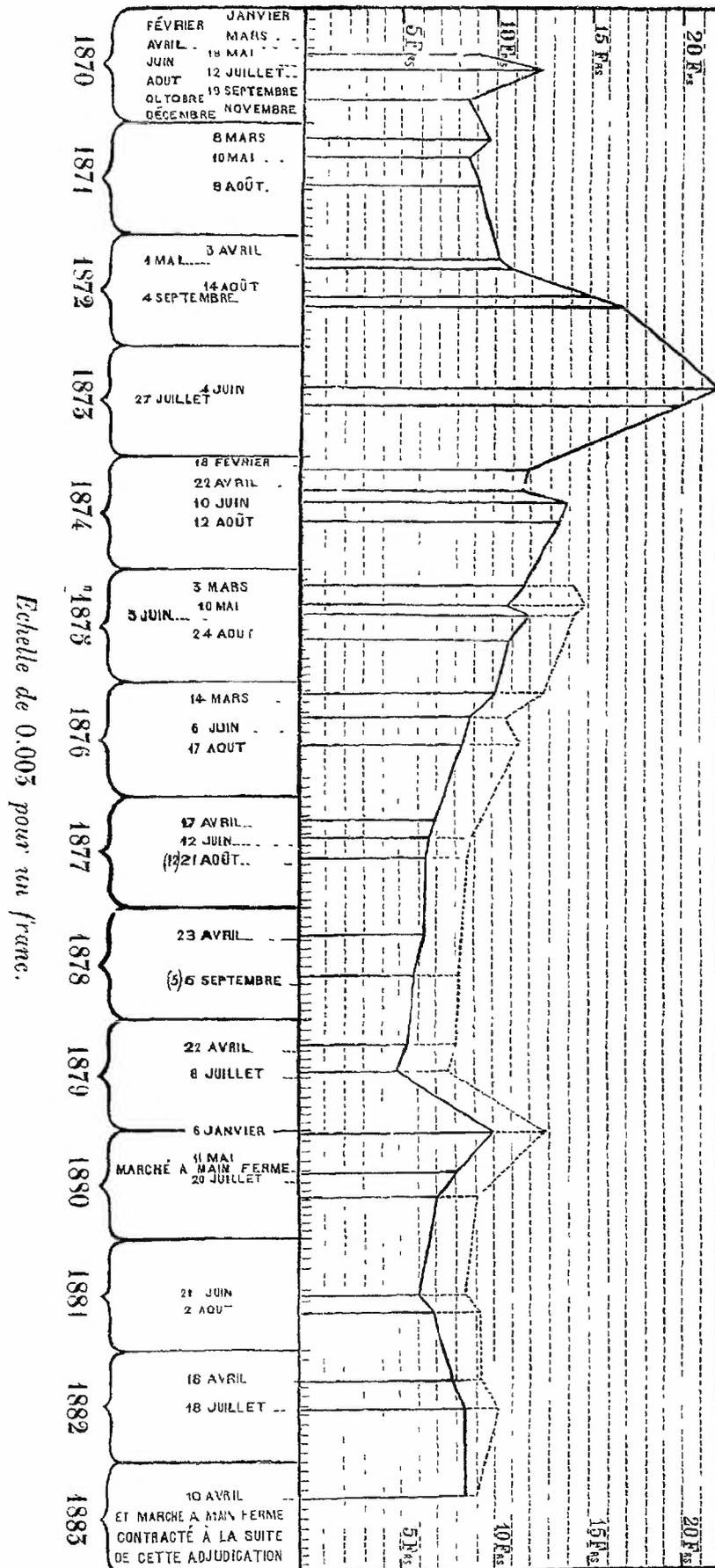
Échelle des francs.



(*) Chiffre rectifié : Dans les comptes rendus de 1881 et 1882 figure le coût des fournitures au lieu de la valeur des consommations.

Échelle des tonnes.

Les prix moyens, par tonne, des charbons menus pour la période de 1870-1883, et ceux des adjudications de gailleteux pour la période de 1875-1883, sont figurés ci-après :



Les traits pointillés indiquent les prix moyens par tonne des charbons gailleteux aux adjudications depuis 1875. 1870.

Echelle de 0.005 pour un franc.

§ 7. CONSOMMATION DE COMBUSTIBLES.

Les quantités de combustibles *consommés* (charbon, coke et bois d'allumage), comportent les valeurs ci-après :

		En 1883.		En 1882.	
Traction des trains.	{ Charbon	fr. 5,086,114	41	4,670,218	02
	{ Coke et bois d'allumage	152,519	20	163,978	11
Services divers	{ Charbon	717,664	76	632,262	11 (1)
	{ Coke et bois d'allumage	95,482	31	89,645	04 (1)
ENSEMBLE.		fr. 6,051,580	88	5,556,101	28

soit en plus, pour 1883, fr. 475,479-60.

L'emploi des charbons mélangés pour l'alimentation des locomotives a fait réaliser à l'État une économie de 428.636 francs par rapport au prix de l'adjudication du 10 avril 1883, et de 88.014 francs par rapport au prix auquel les charbons ont été acquis de la main à la main.

§ 8. ÉCLAIRAGE A L'HUILE.

Les consommations d'huile de pétrole, d'huile de colza épurée et de torches-falots ont absorbé, en 1883, une somme de fr. 483,736-67; en 1882, cette dépense a été de fr. 463,062-09 (1), soit en plus pour l'éclairage en 1883, fr. 18,674-58.

§ 9. ÉCLAIRAGE AU GAZ.

Le tableau ci-après présente, pour les années 1883 et 1882, la situation de l'éclairage au gaz dans les stations de l'État et à leurs abords, ainsi que dans les ateliers.

	BECS a G A Z.	CONSOMMATIONS DE GAZ.		
		QUANTITÉS.	DÉPENSES.	
	Nombre	Mètres cubes.	Fr. Cs.	
Voies et travaux	{ 1883	202	45,579	7,980 60
	{ 1882	153	34,943	6,357 82
Traction	{ 1883	7,406	1,671,039	292,595 64
	{ 1882	7,291	1,665,337	302,973 08
Exploitation	{ 1883	42,537	2,823,848	495,310 76
	{ 1882	42,534	2,867,549	521,673 85
TOTAUX	{ 1883	20,145	4,545,516	795,887 »
	{ 1882	19,998	4,567,879	831,004 75

Une économie de plus de 27,000 francs a été réalisée du chef de la diminution du prix du gaz dans certaines stations.

(1) Chiffre rectifié. En 1882, on avait porté en dépense les déchets de fin d'année.

§ 10. ÉCLAIRAGE AU GAZ DES TRAINS.

L'éclairage au gaz riche de 127 trains, abstraction faite du gaz fourni aux voitures-postes et aux wagons-lits, a coûté fr. 118,005-42, pour une consommation totale de 245,420 mètres cubes de gaz effectuée en 1883.

§ 11. ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE.

Les ateliers de Luttre (Tournerie) et la station de Bruxelles (Quartier-Léopold) ont été éclairés à la lumière électrique dans le courant de 1883.

§ 12. CHAUFFAGE DES TRAINS.

Pendant l'année 1883, le nombre des chaufferettes pour trains de voyageurs s'est accru de 820; par suite, l'effectif total de ces appareils est, à la date du 31 décembre 1883, de 23,467.

L'entreprise de la manipulation des chaufferettes, essayée, en 1882, à Bruxelles-Nord et à Braine-le-Comte, a été étendue, en 1883, à 10 stations importantes du réseau; elle a produit une économie journalière de fr. 88-05, provenant des bas prix soumissionnés.

Bien que l'administration ait obtenu un service fait dans des conditions satisfaisantes, le système ne peut néanmoins être généralisé, attendu que beaucoup de stations n'ont pas assez d'importance pour y justifier une mise en adjudication, dont les prix atteindraient le prix de revient actuel du chemin de fer.

§ 13. GRAISSAGE.

Les consommations d'huile, suif et graisses ont nécessité les dépenses ci-après :

		En 1883.	En 1882.
Graissage.	des locomotives. fr.	471,602 77	561,391 22
	des véhicules	295,635 97	323,526 87
Emplois divers		95,020 86	137,363 85 ⁽¹⁾
	Ensemble. fr.	862,259 60	1,022,081 92

soit en moins, pour 1883, fr. 159,822-32.

L'emploi de l'huile minérale russe, pour le graissage du matériel, a produit en 1883 une économie de 200,000 francs.

(¹) Chiffre rectifié. En 1882, on avait porté en dépense les déchets de fin d'année, et considéré comme dépense des huiles sorties des dépôts uniquement pour être mélangées et qui sont reportées comme entrées sous une autre rubrique.

§ 14. APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN.

Au 31 décembre 1883, il existait des approvisionnements dont la valeur est donnée ci-après :

1^o Approvisionnements en magasin et dans les dépôts :

a) Matériel, outils, meubles et ustensiles fr.	482,794 61
b) Combustibles	122,346 43
c) Huiles d'éclairage	51,200 40
d) Huiles et matières de graissage	99,536 14
e) Matières spéciales au service de la traction	6,749,919 97
f) Matières et objets divers	621,000 28

2^o Approvisionnements à la disposition des services consommateurs :

a) Stations et ateliers	1,723,509 63
b) Sections	229,180 96
Ensemble . . fr.	<u>10,079,288 41</u>

Roues, pièces de rechange et matières de remploi pour locomotives, tenders, voitures et wagons, savoir : a) partie d'objets neufs; b) partie d'objets vieux utilisables après réparation; c) partie d'objets devant être compris dans des marchés de remaniage (1) fr.

	<u>5,807,893 57</u>
Total . . fr.	<u>15,887,181 98</u>

Cette valeur des approvisionnements disponibles a été établie en prenant pour base les prix moyens d'achat en 1882, ou, éventuellement de l'exercice précédent pour certains objets non acquis en 1882.

(1) Ces renseignements figurent pour la première fois au compte rendu.

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION.

I. Mouvement et recette.

§ 1^{er}. VOYAGEURS.

Voici les résultats comparatifs, pour les deux derniers exercices, des transports de voyageurs :

a. Mouvement.

CLASSES.	VOYAGES.				Parcours moyen DU VOYAGEUR		
	En 1883.	En 1882.	Différences pour 1883.		Kilomètres.		
			Chiffres absolus.	Rapport p. ‰.	En 1883.	En 1882.	
Billets simples ⁽¹⁾	1 ^{re}	736,641	715,165	— 8,524	— 1.14	56.19	55.37
	2 ^e	2,148,721	2,134,387	+ 14,334	+ 0.67	36.38	35.90
	3 ^e	12,364,061	12,379,679	— 15,618	— 0.13	21.38	21.66
	» Ensemble	15,249,423	15,259,231	— 9,808	— 0.06	25.17	25.29
Billets aller-retour. . .	1 ^{re}	1,066,026	1,070,564	— 4,538	— 0.42	33.31	33.10
	2 ^e	3,389,690	3,307,258	+ 82,432	+ 2.49	23.78	23.18
	3 ^e	19,111,468	18,687,810	+ 423,658	+ 2.26	17.20	16.87
	» Ensemble	23,567,184	23,065,632	+ 501,552	+ 2.17	18.88	18.53
Billets à prix réduits . .	1 ^{re}	347,106	279,008	+ 68,098	+24.41	41.04	36.23
	2 ^e	775,914	626,540	+ 149,374	+23.84	31.92	33.56
	3 ^e	9,697,977	8,575,726	+ 1,122,251	+13.09	20.14	19.23
	» Ensemble	10,820,997	9,481,274	+ 1,339,723	+14.13	21.65	20.67
Totaux. . . .	1 ^{re}	2,149,773	2,094,737	+ 55,036	+ 2.62	42.45	41.44
	2 ^e	6,314,325	6,068,185	+ 246,140	+ 4.03	29.07	28.72
	3 ^e	41,173,506	39,613,215	+ 1,530,291	+ 3.86	19.15	18.87
TOTAUX GÉNÉRAUX.	»	49,637,604	47,806,137	+ 1,831,467	+ 3.89	21.42	21.12

(1) Y compris les coupons pour enfants délivrés avec réduction de 50 p. ‰, deux de ces coupons ayant été comptés pour un.

Le mouvement et la recette de 1882 ont été modifiés en conséquence.

On voit que cette année encore le mouvement des voyageurs a généralement progressé ; seuls les billets simples ont subi une légère diminution.

Les billets simples présentent une diminution de mouvement de 0.06 p. %.

Le nombre des billets aller-retour, avec réduction de 20 p. %, s'est élevé de 2.17 p. %.

Enfin les transports avec réduction de 50 p. % et plus, donnent un accroissement de mouvement de 14.15 p. %.

Au total, on a 5.89 p. % d'augmentation.

b. Recettes.

CLASSES.	TOTALES.				Moyennes PAR VOYAGEUR.		
	En 1883.	En 1882.	Différences pour 1883.		En 1883.	En 1882.	
			Chiffres absolus.	Rapport p. %.			
Billets simples (1) . . .	1 ^{re}	3,625,649 76	3,612,146 97	+ 13,502 79	+ 0.37	4.922	4.847
	2 ^e	4,954,915 80	4,815,701 65	+ 109,214 15	+ 2.20	2.306	2.270
	3 ^e	10,502,668 74	10,662,612 55	- 159,943 84	- 1.50	0.869	0.864
Ensemble . . .	»	19,083,234 27	19,120,461 17	- 37,226 90	- 0.19	1.250	1.253
Billets aller-retour. . .	1 ^{re}	2,389,668 08	2,401,476 85	- 11,808 77	- 0.49	2.241	2.243
	2 ^e	3,980,695 43	3,829,149 44	+ 151,545 99	+ 3.95	1.174	1.157
	3 ^e	10,450,615 86	10,262,234 45	+ 188,381 41	+ 1.83	0.546	0.549
Ensemble . . .	»	16,820,979 37	16,492,860 74	+ 328,118 63	+ 1.99	0.713	0.715
Billets à prix réduits. . .	1 ^{re}	474,603 37	385,929 44	+ 88,673 93	+22.93	1.367	1.383
	2 ^e	585,737 49	481,402 59	+ 104,334 90	+21.67	0.754	0.768
	3 ^e	2,460,617 30	2,227,236 09	+ 233,381 21	+10.48	0.227	0.259
Ensemble . . .	»	3,520,958 16	3,094,568 12	+ 426,390 04	+14.10	0.302	0.326
Totaux.	1 ^{re}	6,489,921 21	6,399,533 26	+ 90,387 95	+ 1.41	3.018	3.055
	2 ^e	9,521,348 72	9,156,253 68	+ 365,095 04	+ 3.99	1.507	1.508
	3 ^e	23,413,901 87	23,152,083 09	+ 261,818 78	+ 1.13	0.568	0.584
TOTAUX GÉNÉRAUX. . .	»	39,425,171 80	38,707,890 03	+ 717,281 77	+ 1.85	0.794	0.809

De même qu'en 1882, la recette n'a pas suivi la même progression que le

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

mouvement ; on remarque en effet que le parcours moyen a augmenté, tandis que le produit moyen a diminué.

Ce résultat, comme celui de l'année précédente, est dû au développement relativement plus rapide des voyages à prix réduits.

L'augmentation du nombre de ceux-ci est de 14.13 p. %, tandis que celle des autres voyages (simples et aller-retour) n'est que de 1.28 p. %.

En 1879, le nombre de voyages à prix réduits représentait 12 p. % du mouvement total ; en 1880, 16.61 p. % ; en 1881, 18 p. % ; en 1882, il atteint 20 p. % et en 1883, 21.80 p. %.

Comme en 1882, c'est principalement sur les abonnements que porte l'augmentation ; ils ont donné en 1883, un accroissement de 1.274,776 voyages, sur 8,791,218 en 1882, soit en plus 14.50 p. % : ils forment 20.28 p. % du mouvement total des transports de voyageurs, tandis que la recette qui en provient n'est que de 5.75 p. %.

Le produit moyen par voyageur abonné n'est que de fr. 0-25 ; celui des autres catégories de voyageurs (simples et aller-retour), est de fr. 0-94.

Les trains de plaisir organisés en 1883 n'ont pas été aussi fructueux que ceux de l'année précédente :

En 1880, 79 trains avec 29,535 voyageurs ont rapporté.	. fr.	68,152 75
— 1881, 42 — 15,092 —	. .	40,535 75
— 1882, 45 — 23,281 —	. .	70,038 55
— 1883, 40 — 17,065 —	. .	50,910 50

Dans l'ensemble des produits du chemin de fer en 1883, la recette des transports de voyageurs figure pour 52.56 p. % ; cette proportion était de 52.46 p. % en 1882.

§ 2. BAGAGES.

Les transports de bagages ont produit, en 1883, fr. 967,797-45 et en 1882 fr. 957,051-03. L'augmentation est donc de fr. 50,746-42 en 1883, soit 5.28 p. %.

La recette des bagages représente, en 1883, 0.79 p. % du produit total de l'exploitation, comme en 1882.

§ 3. PETITES MARCHANDISES.

Le mouvement des petites marchandises transportées en 1883 s'est élevé à 5,214,026 quintaux contre 2,944,566 ⁽¹⁾ en 1882, soit, pour 1883, une augmentation de 269,660 quintaux ou 9.16 p. %.

La recette correspondante à ce mouvement est de fr. 8,449,772-80 pour 1883 et de fr. 7,552,225-56 pour 1882, soit, pour 1883, une augmentation de fr. 897,547-44 ou 11.88 p. %.

Ces transports entrent, en 1883, pour 6.95 p. % et en 1882 pour 6.33 p. % dans la recette totale.

(1) Ch franc rectifié, voir note (2) de la page 58.

§ 4. GROSSES MARCHANDISES.

Le mouvement des grosses marchandises s'est élevé en 1885 à 21,743,367 tonnes (1) et en 1882 à 21,454,954 tonnes (1) soit pour 1885 une augmentation de 508,453 tonnes ou 4.44 %.

La recette correspondant à ce mouvement s'élève à fr. 69,241,688-55 pour 1885 contre fr. 68,568,926-24 pour 1882, soit une augmentation de fr. 672,762-11 ou 0.98 p. %.

En 1885, les transports de grosses marchandises représentent 56.83 p. % de la recette totale. En 1882, on avait 57.49 p. %.

§ 5. FINANCES, ÉQUIPAGES, CHEVAUX ET BESTIAUX.

Les recettes de ces catégories de transports se sont élevées à fr. 1,532,033-10 en 1885, contre fr. 1,426,425-55 en 1882, soit en plus fr. 105,607-57.

Cette augmentation, assez importante, est due presque entièrement aux expéditions de chevaux et de bestiaux.

§ 6. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Les recettes extraordinaires s'élèvent :

En 1885, à	fr. 2,251,189 65
et en 1882, à	2,063,785 52

Soit pour 1885 une différence en plus de fr. 167,406 43

La perception de ces produits a pour base :

Formalités en douane, usage de notre matériel à l'étranger, retard dans le chargement et le déchargement des wagons, buffets-restaurants, dépôts et magasins, exploitation des embranchements industriels, affichage dans les gares et les voitures, etc., etc.

§ 7. PRODUITS INDIRECTS.

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

	En 1883.	En 1882.
Des aliénations d'immeubles.	fr. 119,960 84	107,137 84
Le loyer de divers bâtiments, la vente d'herbages, de plantations, d'objets non réclamés, etc.	102,907 77	87,723 50
Ensemble	fr. 222,868 61	194,861 14

Toutefois la seconde partie est seule portée aux recettes du chemin de fer

(1) Non compris 1,298,011 tonnes en 1885 et 1,065,221 tonnes en 1882, représentant les transports intérieurs sur les chemins de fer du Flénu et de Saint-Ghislain.

(annexe II); le produit de la vente des immeubles est inscrit à la situation générale (annexe I) et au compte capital (annexe V), en déduction des avances du Trésor.

§ 8. RECETTES DES TRANSPORTS EFFECTUÉS AVEC RÉDUCTION.

Le montant des réductions accordées sur les taxes normales a été :

	En 1883.	En 1882.	Différences pour 1883.
Pour transports appartenant à des administrations publiques . . fr.	552,595 95	565,944 40	— 15,550 45
Pour transports appartenant à des particuliers	815,106 87	741,147 89	+ 73,958 98
Totaux fr.	1,567,500 82	1,507,091 99	+ 60,408 85

§ 9. TRANSPORTS PAR NATURE DE SERVICE.

Les tableaux suivants indiquent, pour 1885, la répartition de l'importance relative des différentes catégories de transports entre le service *intérieur*, les services *mixtes* et les services *internationaux*.

a) Mouvement.

	SERVICE INTÉRIEUR.		SERVICES MIXTES.		SERVICES Internationaux.		SERVICES réunis.
	Quantités.	Rapport p. ‰.	Quantités.	Rapport p. ‰.	Quantités.	Rapport p. ‰.	Quantités.
Voyageurs ⁽¹⁾	46,096,686	92.87	1,656,098	3.34	1,874,820	3.79	49,637,604
Bagages. { Taxés au minimum (expéd.).	144,396	71.48	19,402	9.60	38,223	18.92	202,021
	{ — au poids . (quintaux).	118,267	59.95	15,410	7.82	63,577	32.23
Petites marchandises . . . (quintaux) ⁽²⁾	2,182,020	67.89	319,520	9.94	712,486	22.17	3,214,026
Grosses — (tonnes) ⁽³⁾	11,655,516	53.61	2,779,665	12.78	7,308,186	33.61	21,743,387
Finances (groups) ⁽⁴⁾	570,544	65.07	80,165	9.14	226,071	25.79	876,780
Équipages (voitures).	778	57.80	187	13.89	381	28.31	1,346
Chevaux et bestiaux (expéd.).	40,650	71.06	4,505	7.88	12,050	21.06	57,205

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

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

⁽³⁾ Non compris 1,298,014 tonnes représentant les transports intérieurs sur les chemins de fer du Flénu et de Saint-Ghislain.

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

b) Recette.

	SERVICE INTÉRIEUR.		SERVICES MIXTES.		SERVICES INTERNATIONAUX.		SERVICES RÉUNIS.	
	Sommes.	Rapport p. %.	Sommes.	Rapport p. %.	Sommes.	Rapport p. %.	Sommes.	
Voyageurs fr.	32,419,752 71	82.23	1,631,144 78	4.14	5,374,274 31	13.63	39,425,171 80	
Bagages. {	Taxés au minimum	71,639 62	71.08	9,715 04	0.73	18,573 56	18.59	99,928 22
	— au poids	435,199 91	50.15	38,177 44	4.40	394,491 88	45.45	667,869 23
Petites marchandises	5,800,423 39	68.64	506,567 29	6.09	2,142,782 12	25.36	8,449,772 80	
Grosses —	36,409,533 08	52.58	7,684,991 39	11.10	25,147,163 88	36.32	69,241,688 35	
Finances	164,356 05	76.39	12,170 49	5.66	38,625 63	17.95	215,152 17	
Équipages	26,009 09	53.27	4,210 76	8.62	18,601 92	38.21	48,824 77	
Chevaux et bestiaux	821,870 15	64.81	60,175 40	4.73	386,010 61	30.44	1,268,056 16	
Produits extraordinaires	2,231,189 65	100. »	»	»	»	»	2,231,189 65	
Ensemble . . . fr.	78,379,973 65	61.33	9,947,152 59	8.16	33,520,526 91	27.51	121,847,653 15	
Produits indirects. fr.							102,907 77	
Total fr.							121,950,560 92	

Ces résultats accusent vis-à-vis de ceux de 1882, quant aux produits, les différences suivantes :

	SERVICE INTÉRIEUR.		SERVICES MIXTES.		SERVICES INTERNATIONAUX.	
	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.	En plus.	En moins.
Voyageurs	263,228 42	»	441,217 10	»	312,836 25	»
Bagages	8,384 02	»	»	3,448 42	25,513 52	»
Petites marchandises.	191,456 49	»	»	44,743 20	720,804 45	»
Grosses —	4,335,233 63	»	1,476,986 25	»	»	4,839,457 72
Finances.	»	3,920 24	»	4,490 28	»	5,614 94
Équipages	»	4,841 60	»	2,278 52	42,598 78	»
Chevaux et bestiaux	»	41,383 39	5,044 72	»	444,193 43	»
Totaux	4,798,299 56	47,445 32	1,323,248 07	24,330 42	1,485,945 83	4,845,072 74
Différences pour 1883.	+ 4,781,454 24		+ 1,304,917 95		— 659,426 88	

La répartition proportionnelle p. % des recettes correspondant à ces trois natures de service, était :

En 1882, de	64.09	7.25	28.66
Elle est en 1883 de	64.35	8.16	27.51
Différence en 1883	+0.24	+0.91	— 1.15

II. Principales modifications apportées dans le service.

Haltes. — Des haltes où plusieurs trains de voyageurs font journallement arrêt ont été établies, à titre d'essai, à plusieurs passages à niveau. Les gardes-barrières postés à proximité y délivrent des coupons de deuxième et de troisième classe, simples et aller et retour, aux prix normaux des tarifs, pour les stations voisines. Ces haltes sont celles de Stockem, Aubange, Musson, Sélange, Houdemont, Offagne, Houdrigny et Harnoncourt.

Trains. — Parmi les modifications apportées au service des trains de voyageurs dans le courant de l'exercice 1883, il y a lieu de citer la suppression provoquée par l'insuffisance du trafic d'un certain nombre de trains de voyageurs représentant ensemble un parcours de 5,007 kilomètres par jour.

Un train rapide a été créé entre Bruxelles et Paris et vice-versa, permettant de se rendre de Bruxelles à Paris et de rentrer chez soi le même jour.

Un service de wagons-lits a été organisé entre Vienne et Calais par Cologne et Bruxelles.

Le travail de la réorganisation du service des marchandises, tant pour le transport des wagons complets que pour celui des marchandises de détail, a continué à se faire d'après les bases adoptées en 1880, au début de cette réorganisation. Ainsi s'étend de plus en plus l'application du système consistant à faire conduire les marchandises à leur destination par le train même qui les enlève au point d'origine. Cette mesure n'offre pas seulement l'avantage d'augmenter la vitesse, mais elle restreint, en outre, dans des proportions considérables, les cas de pertes et d'avaries.

Camionnage. — Le service de camionnage a été organisé dans la station de Chimay.

III. Accidents.

§ 1^{er}. ACCIDENTS DE TRAINS.

X et XI. Depuis l'année 1880, le nombre d'accidents survenus aux trains a été constamment en diminuant, mais c'est surtout pour l'exercice écoulé que la réduction a été considérable.

Ce nombre ne s'élève en effet qu'à 187 et reste par conséquent beaucoup en dessous de la moyenne des trois années précédentes, laquelle est de 507 accidents.

En 1883, 62 de ces accidents sont relatifs aux trains de voyageurs et 125 sont dus aux trains de marchandises et aux machines roulant à vide.

Dans 20 cas, il y a eu des dommages occasionnés aux personnes.

Les Annexes X et XI donnent le relevé par nature et par cause de ces accidents et établissent la comparaison entre les résultats de l'exercice 1883 et ceux des trois exercices précédents pris dans leur ensemble.

Le tableau ci-après compare le nombre d'accidents de trains, au nombre moyen de kilomètres exploités, au nombre de trains et aux trains-kilomètres. Il fait

ressortir d'une manière frappante les conditions particulièrement satisfaisantes de sécurité dans lesquelles s'est effectuée l'exploitation du réseau de l'État pendant l'année qui vient de finir.

ANNÉES.	TRAINS EN GÉNÉRAL.				TRAINS DE VOYAGEURS ET MIXTES.			
	NOMBRE D'ACCIDENTS.	Un accident sur un nombre de			NOMBRE D'ACCIDENTS.	Un accident sur un nombre de		
		kilomètres exploités de	trains de	trains-kilomètres de		kilomètres exploités de	trains de	trains-kilomètres de
Moyenne des années 1880-1882.	307 1/3	9,239	2,663	144,640	110 2/3	28,657	4,200	148,998
1883.	187	46,283	4,677	193,058	62	49,143	8,055	274,332
Moyenne des 4 années	277 1/4	40,427	3,003	125,369	98 1/2	29,348	4,807	168,721

§ 2. ACCIDENTS AUX PERSONNES.

x. L'année 1883 a été marquée par quelques accidents très-graves. Il y a lieu de citer notamment :

1° Une rencontre d'un train express de voyageurs et d'un train marchandises entre les stations de Weerde et de Malines, ayant occasionné la mort du machiniste de l'express, des blessures à 2 agents de l'administration et des contusions à 2 autres agents ;

2° Une collision entre un train de voyageurs et un train de marchandises à La Louvière : 7 personnes ont été atteintes dont 5 voyageurs contusionnés, 2 agents de l'administration blessés et 2 autres contusionnés ;

3° Une collision à Jemelle entre un train de marchandises et une locomotive dont le machiniste a été tué ; 5 autres agents ont en outre été blessés ; et

4° L'accident de Theux où une rame de wagons, échappée de la station de Spa, s'est jetée sur une maisonnette occupée par un ménage de garde-barrière. L'habitation s'est écroulée ensevelissant sous les décombres toute la famille, dont 4 membres, y compris le garde, furent tués et 2 blessés.

Néanmoins, pris dans leur ensemble, les résultats de 1883 accusent une grande différence avec ceux des années antérieures.

Les accidents de trains ont eu pour les personnes les conséquences suivantes :

	1883.	Moyennes des 3 années précédentes.	Moyennes des 4 années.
Voyageurs	Tués	1	1
	Blessés	12	9
	Contusionnés. . . .	5	18
Totaux.	5	56	28

	1883.	Moyennes des 3 années précédentes.	Moyennes des 4 années.
Agents de l'admini- stration . . .	Tués	2	4
	Blessés	15	20
	Contusionnés. . . .	16	27
	Totaux.	<u>33</u>	<u>51</u>
	Ensemble	<u>36</u>	<u>87</u>
			<u>78</u>

En ce qui concerne les voyageurs, il faut remonter jusqu'en 1870 pour trouver un nombre inférieur de victimes; les 3 voyageurs atteints n'ont du reste reçu que des contusions sans gravité.

En ce qui concerne les agents de l'administration, le nombre de victimes n'atteint pas les deux tiers du nombre moyen des trois années précédentes.

Le nombre total de victimes d'accidents de trains ne dépasse que de quelques unités le tiers du nombre correspondant de la période 1880-1882.

Les personnes victimes d'accidents autres que les déraillements et collisions de trains sont au nombre de :

	1883.	Moyennes des 3 années précédentes.	Moyennes des 4 années.
Voyageurs . . .	Tués	7	9
	Blessés	59	25
	Contusionnés. . . .	24	25
	Totaux.	<u>70</u>	<u>59</u>
Agents de l'État et d'autres adminis- trations . . .	Tués	84	112
	Blessés	205	215
	Contusionnés. . . .	199	198
	Totaux.	<u>486</u>	<u>525</u>
Personnes étrangères à l'administration autres que des voyageurs. . .	Tuées	47	65
	Blessées	47	55
	Contusionnées . . .	8	9
	Totaux.	<u>102</u>	<u>105</u>
	Ensemble	<u>658</u>	<u>689</u>
			<u>681</u>

Comparativement à la période 1880-1882, il y a une diminution de 32 cas sur les victimes de ces trois catégories; sur les personnes tuées la réduction est de 46.

L'amélioration n'atteint pas ici la proportion de celle que l'on a constatée plus haut dans les victimes d'accidents de trains; mais il convient de ne pas perdre de vue que dans un très grand nombre de cas, les accidents sont imputables à l'inattention et à l'imprudencé des victimes elles-mêmes; souvent aussi ils résultent de contraventions aux règlements.

Les agents de l'État et d'autres services atteints en dehors des accidents de trains se répartissent comme il suit :

	1883.			
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Totaux.
Dans les stations et les ateliers	20	91	103	214
En accrochant ou décrochant les wagons	6	18	21	45
Gardes-barrières et garde-route	18	8	1	27
Gardes tombés ou atteints en contrôlant les coupons	2	21	28	51
Autres agents tombés des trains	8	29	34	71
En dehors de l'exercice de leurs fonctions.	16	9	5	30
En réparant les voies et les bâtiments	9	19	7	35
Agents d'autres administrations	5	8	„	13
Ensemble comme ci-contre	84	203	199	486

Si l'on se reporte au tableau analogue inséré au compte rendu de l'année 1882, on voit qu'il y a, entre autres, une diminution de 114 victimes pour les agents des stations et ateliers, de 28 sur les agents accrochant et décrochant les wagons, de 23 sur les gardes-barrières et garde-route, de 28 sur les agents occupés aux réparations et de 202 sur le total.

Le nombre total de personnes de toutes catégories atteintes dans l'exploitation du chemin de fer de l'État est, d'après ce qui précède :

	1883.	Moyennes des 3 années précédentes.	Moyennes de 4 années.
Tuées	140	189	176
Blessées	304	306	306
Contusionnées	250	282	274
Totaux	694	777	756

La diminution, qui est de près de 41 p. % pour les victimes en général, dépasse 26 p. % pour les tués.

Il est à remarquer que pendant l'exercice 1883, il n'y a eu que peu d'installations nouvelles en fait d'appareils de sécurité, et que d'autre part, le nombre d'accidents qui auraient pu être évités par un emploi plus étendu de ces appareils, est assez faible.

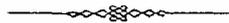
On peut en conclure que les résultats très satisfaisants que l'on constate, doivent être attribués, en grande partie, à une meilleure exécution du service, obtenue par une surveillance plus étroite du personnel en général et par la répression rigoureuse des infractions, même peu graves, aux règlements intéressant la sécurité.

IV. Contraventions.

Pendant l'année 1883, il a été constaté sur les chemins de fer exploités par l'État 723 contraventions aux lois et aux règlements de police, savoir :

Circulation illégale sur les voies ferrées et entraves apportées à la circulation des trains	292
Érection d'établissements prohibés dans la zone asservie du chemin de fer.	33
Voyageurs dépourvus de coupons ou munis de coupons irréguliers.	316
Voyageurs descendus des trains en marche ou du côté opposé au bâtiment de la station.	38
Voyageurs ayant pris place dans les voitures dont l'accès leur est interdit	16
Fausse déclaration sur l'espèce, le poids ou la quantité des marchandises expédiées	50
Total	725

Les contraventions constatées en 1882 étaient au nombre de 822. En 1883, il y a donc eu une diminution de 97.



DEUXIÈME PARTIE.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

Description du réseau.

§ 1^{er}. LIGNES EN EXPLOITATION AU 31 DÉCEMBRE 1885.

XII.	Lignes construites par l'État belge (1)	10,220 ^{mètres.}
	— — — des Compagnies (2)	1,246,225 (3)

Longueur *effective* totale du réseau exploité par des Compagnies sur le territoire belge (4), fin 1885 1,256,445 (5)

Ce réseau comprend :

1^o Parties affectées au transport des voyageurs et des marchandises 1,214,189^m ou 96.64 p. %

2^o Parties affectées au transport des marchandises seulement 42,256^m ou 3.36 p. %

Il se trouve établi :

1^o A simple voie, sur une étendue de 1,066,768^m ou 84.90 p. %

2^o A double voie, — — de 189,677^m ou 15.10 p. %

La longueur *moyenne* totale des lignes exploitées, en Belgique (6), par des

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

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

(3) Longueur au 1^{er} janvier 1885 1,245,605 mètres.

A ajouter : Différence résultant de modifications apportées à la longueur des lignes de Charleroi à Erquennes et de Namur à Liège 620 —

Ensemble au 31 décembre 1885, chiffre égal. 1,246,225 mètres.

(4) Les Compagnies concessionnaires exploitent encore, comme complément de leurs réseaux, 215,595 mètres de chemins de fer établis sur territoire étranger; la longueur *effective* totale de ces réseaux s'élève ainsi à 1,472,040 mètres. En 1882, cette longueur était 1,471,420 mètres.

(5) Pour l'établissement de cette longueur, les parties de lignes ou de voies *communes* à deux ou à plusieurs exploitations, ont été considérées comme appartenant au réseau exploité par chacune des Administrations en cause. — La longueur de ces voies communes est de 121,774 mètres. En 1882, elle était de 121,154 mètres.

(6) En y comprenant les parties de lignes situées sur le territoire étranger, la longueur *moyenne* totale est de 1,472,040 mètres en 1885, et de 1,471,420 mètres en 1882.

Compagnies, a été, en 1883, de 1,256,445 mètres, présentant sur celle de 1882, qui était de 1,255,825 mètres, une augmentation de 620 mètres ou de 0.05 p. %.

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

§ 2. STATIONS ET HALTES.

Le nombre des stations et des haltes existant, au 31 décembre 1883, sur les chemins de fer concédés, était de 353 ⁽¹⁾, comme à la fin de l'année 1882.

Ce nombre comprend 107 ⁽²⁾ *stations communes* utilisées par deux ou trois administrations.

§ 3. RACCORDEMENTS INDUSTRIELS ET GARES PRIVÉES.

Le nombre des raccordements industriels et des gares privées existant sur les chemins de fer concédés, à la date du 1^{er} janvier 1883, était de 282

Dans le courant de cette année, il en a été livré à l'exploitation 8

Ensemble, au 31 décembre 1883. . . . 290

§ 4. EXPLOITATION.

Dans le cours de 1883, la situation du réseau des chemins de fer exploités par des Compagnies n'a subi aucune modification.

II.

Situation des voies ⁽³⁾.

Le développement des voies ferrées exploitées par des Compagnies comportait, à la fin de l'année :

	Longueur en mètres.		Différences pour 1883.
	En 1883. "	En 1882.	
Voies principales.	1,689,514	1,688,694	+ 620
— accessoires, de station, d'évitement, etc.	451,561	458,629	+ 12,732
Ensemble.	2,140,675	2,127,323	+ 13,352

(1) Ce nombre se décompose en 305 stations et 48 haltes.

(2) Pour la formation de ce nombre, chaque *station commune* a été considérée comme appartenant à chacune des Compagnies exploitantes en cause.

(3) Y compris le développement des voies établies sur territoire étranger.

III.

Situation du matériel roulant.

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

	En 1883.	En 1882.	Différences pour 1883.
Locomotives	530	533	— 3
Tenders	379	380	— 1
Voitures à vapeur	5	5	—
Véhicules			
à voyageurs	824	818	+ 6
à bagages	449	449	—
à marchandises	13,863	13,873	— 10
pour services divers	42	42	—
Ensemble	15,178	15,182	— 4

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

		Par kilomètre de voie :	
		En 1883.	En 1882.
Matériel de traction.	Locomotives	0.36	0.56
	Tenders	0.26	0.26
Matériel de transport.	Voitures à voyageurs	0.57	0.56
	Fourgons à bagages	0.30	0.50
	Wagons à marchandises	9.41	9.43
	Véhicules divers	0.05	0.03
Ensemble		10.51	10.32

IV.

Mouvement et Recette des transports (1).

§ 1^{er}. VOYAGEURS.

XIII. Les résultats généraux des transports de voyageurs, en 1883 et en 1882, sont ci-après résumés et comparés :

	MOUVEMENT.			RECETTE.			PRODUIT MOYEN par voyageur.		
	1883.	1882.	Différences pour 1883.	1883.	1882.	Différences pour 1883.	1883.	1882.	Différences pour 1883.
1 ^{re} classe	544,636	542,317	+ 2,341	1,245,406	1,236,600	+ 8,806	2.29	2.32	— 0.03
2 ^e —	2,006,425	2,003,188	+ 3,237	2,442,659	2,487,038	— 44,379	1.22	1.24	— 0.02
3 ^e — et prix réduits	11,476,583	10,965,451	+ 511,132	6,983,879	6,796,465	+ 187,414	0.61	0.62	— 0.01
Ensemble	14,027,666	13,510,956	+ 516,710	10,674,004	10,540,103	+ 133,901	0.76	0.78	— 0.02

(1) Tous les chiffres renseignés dans ce paragraphe se rapportent non seulement aux lignes exploitées en Belgique, mais à leurs compléments d'une étendue de 215,595 mètres établis sur territoire étranger. — Faute de comptabilités distinctes, les moyennes ont dû être établies sur l'ensemble de l'exploitation.

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

	Par kilomètre de voie :	
	Mouvement.	Recette.
	Voyageurs.	Francs
En 1885	9,550	7,251 56
En 1882	9,182	7,165 22
Augmentation en 1885	548	88 14

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

	Mouvement.		Recette.	
	En 1883.	En 1882.	En 1883.	En 1882.
1 ^{re} classe.	5.88 %	4.01 %	11.67 %	11.92 %
2 ^e —	14.50 %	14.83 %	22.88 %	25.60 %
5 ^e — et prix réduits	81.82 %	81.16 %	65.45 %	64.48 %
	100. "	100. "	100. "	100. "

La recette des voyageurs représente 26.54 p. % du produit total de l'exploitation en 1883, et 26.60 p. % en 1882.

§ 2. BAGAGES.

xiii. Le transport des bagages a donné les résultats ci-après :

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1883.	1882.	Différences pour 1883.	1883.	1882.	Différence pour 1883.
Transports	taxés au minimum (colis).	49,078	47,311	+ 1,767	244,463	244,229	— 66
	— au poids (quintaux).	436,140	440,890	— 4,750			

§ 5. PETITES MARCHANDISES.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1883.	1882.	Différences pour 1883.	1883.	1882.	Différence pour 1883.
Transports	taxés au minimum (colis).	684,310	654,315	+ 26,995	1,458,588	1,414,686	+43,902
	— au poids (quintaux).	1,084,364	4,086,437	— 4,776			

§ 4. GROSSES MARCHANDISES.

xiii. Le trafic des grosses marchandises a donné les résultats suivants :

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1883.	1882.	Différences pour 1883.	1883.	1882.	Différence pour 1883.
Expéditions	taxées au minimum (nombre).	100,428	97,482	+ 2,946	25,494,639	24,846,595	+ 345,044
	-- au poids . . (tonnes).	14,874,566	14,654,223	+ 217,343			

§ 5. FINANCES.

xiii. Les transports de fonds peuvent se résumer comme il suit :

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1883.	1882.	Différence pour 1883.	1883.	1882.	Différence pour 1883.
Groups		216,192	186,433	+29,759	37,360	40,827	- 3,467

§ 6. ÉQUIPAGES.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1883.	1882.	Différences pour 1883.	1883.	1882.	Différences pour 1883.
Équipages	transportés à grande vitesse	123	73	+ 50	3,121	2,249	+ 872
	-- à petite --	119	740	- 621	2,938	5,102	- 2,164
Ensemble		242	813	- 571	6,059	7,351	- 1,292

§ 7. CHEVAUX ET BESTIAUX.

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

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1883.	1882.	Différences pour 1883.	1883.	1882.	Différences pour 1883.
Animaux	transportés à grande vitesse	12,366	17,403	— 5,037	65,076	85,097	— 20,021
	— à petite —	204,464	258,663	+ 8,801	341,374	319,871	+ 21,503
Ensemble.		276,830	273,066	+ 3,764	406,450	404,968	+ 1,482

§ 8. PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

XIII.	Ces produits se sont élevés :	en 1883, à fr.	2,203,234
		en 1882, à	2,127,705
		Augmentation en 1883 . . . fr.	75,531

§ 9. RÉCAPITULATION.

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

		En 1883.	En 1882.	Différences pour 1883.	
XIII.	Voyageurs fr.	10,674,004	10,540,103	+ 133,901	
	Bagages	244,163	244,229	— 66	
	Marchandises	petites.	1,458,588	1,414,686	+ 43,902
		grosses	25,191,639	24,846,595	+ 345,044
	Finances	37,360	40,827	— 3,467	
	Équipages.	6,059	7,351	— 1,292	
	Chevaux et bestiaux.	406,450	404,968	+ 1,482	
Ensemble . . fr.		38,018,265	37,498,759	+ 519,504	
Produits extraordinaires		2,203,234	2,127,705	+ 75,531	
Totaux. . . fr.		40,221,497	39,626,462	+ 595,035	

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

		En 1883.	En 1882.	
Voyageurs	} 100. "	26.54	26.60	
Bagages.		0.61	0.62	
Marchandises		petites	5.65	5.57
		grosses	62.63	62.70
Finances		0.09	0.10	
Équipages		0.01	0.02	
Chevaux et bestiaux		1.01	1.02	
Produits extraordinaires.	3.48	3.57		

V.

Dépenses d'exploitation (1).

XIII. L'annexe XIII donne la répartition, par Compagnie, du montant des dépenses d'exploitation effectuées en 1885.

Ces dépenses se sont élevées :

En 1885, à	fr.	21,907,454
En 1882, à		21,197,596
Augmentation en 1885.	fr.	709,858

Rapportées à la longueur *moyenne* exploitée pendant l'année, ces dépenses comportent, par kilomètre de voie :

En 1885.	fr.	14,882 77
En 1882.		14,406 22
Augmentation en 1885	fr.	476 55

VI.

Résultats généraux de l'exploitation (1).

Les résultats généraux de l'année 1885, comparés à ceux de l'exercice précédent, peuvent se résumer comme il suit :

	En 1883.	En 1882.	Différences pour 1883
Longueur kilométrique <i>moyenne</i> exploitée.	1,472 ^k .040	1,471 ^k .420	+ 0 ^k .620
XIII. Recettes brutes	fr. 40,221,497	59,626,462	+ 595,055
Dépenses brutes	21,907,454	21,197,596	+ 709,858
Recettes nettes	fr. 18,514,065	18,428,866	— 114,805
Rapport proportionnel de la dépense d'exploitation au total général des recettes.	54.47 p. %	55.49 p. %	+0.98 p. %.

Ramenés à la longueur *moyenne* exploitée pendant l'année, ces résultats donnent :

	En 1883.	En 1882.	Différences pour 1883.
Recette	fr. 27,524 39	26,950 76	+ 593 65
Dépense	14,882 77	14,406 22	+ 476 55
Bénéfice	fr. 12,441 62	12,524 54	— 82 92

VII.

Améliorations. — Innovations.

Les principales améliorations et extensions réalisées, en 1883, dans les divers services des lignes concédées, sont les suivantes :

(1) Voir note de renvoi de la page 47.

ANVERS A GAND.

Remplacement de 3,482 mètres courants de rails en fer, par des rails en acier pesant 30^k.50 par mètre courant.

Établissement de signaux à distance, défendant l'accès des stations de Beirvelde et de Mille-Pommes.

Remplacement d'une locomotive (ancien modèle) par une machine neuve.

Organisation, depuis le 15 octobre 1883, d'un train nouveau pour voyageurs, entre Anvers et Gand.

CHIMAY (HASTIÈRE A ANOR).

Renouvellement de 6,808 mètres courants de voie par des rails en acier de 30 kilogrammes le mètre courant (type du Nord français).

Établissement d'indicateurs d'aiguilles d'excentriques, à dix changements de voie.

Remise en parfait état des appareils à signaux des stations et des raccordements particuliers, des poteaux de défense des passages à niveau, etc.

Construction de 1,588 mètres de perrés en moellons posés à sec, pour la consolidation des talus.

Remplacement des essieux des roues de tenders, par des essieux plus forts en acier.

Ouverture de la station de Chimay, au service complet d'échange des marchandises avec l'État belge.

FLANDRE OCCIDENTALE.

Construction d'une nouvelle voie, de 184 mètres, dans la station d'Ypres.

Renouvellement de 12,225 mètres courants de voie en rails de fer, et de 2,955 mètres en rails d'acier.

Remplacement de 5,615 billes en chêne et de 5,619 billes en sapin créosotées.

Établissement d'appareils d'enclenchement des excentriques et des signaux, à Grammene et à Ypres.

Renouvellement de 7 appareils de changement de voie en acier et de 5 croisements.

Mise en œuvre de 1,800 mètres cubes de cendrées pour le ballastage des voies.

Pose de signaux à distance dans la tranchée d'Hollebeke, ainsi que dans les stations de Lophem et de Vlamertinghe.

Installation d'un poste télégraphique à Heule.

Remplacement de 16 barrières à pivot de passages à niveau, par des barrières à bascule mues à distance.

Installation d'un pont à peser, à Thourout.

Extension du pavage des quais de déchargement, à Ingelmunster, à Wervicq et à Wevelghem.

Construction de bâtiments des recettes à Lophem et à Zedelghem.

Établissement d'une salle d'attente, à Grammene.

Appropriation d'une partie du bâtiment des recettes de Rumbek, pour servir de salle d'attente de 1^{re} et de 2^e classe.

Acquisition et mise en service de 2 locomotives-tenders.

Renouvellement de 2 chaudières de locomotives à voyageurs.

Application d'appareils de chauffage à air chaud (modèle suisse) à une voiture de 2^e classe et à une voiture de 3^e classe, à couloir central.

Adhésion à de nouveaux tarifs mixtes avec l'Allemagne et la France.

Déclassement de plusieurs marchandises expédiées en service mixte avec l'État belge.

GAND-EECLOO-BRUGES.

Renouvellement de 1,800 mètres courants de voie en rails Vignole en fer.

Renouvellement de 5,707 billes en chêne ou en sapin créosotées.

Remplacement de divers croisements de voie de l'ancien modèle, par des appareils du dernier système.

Amélioration notable des ouvrages d'art et des bâtiments de diverses stations.

Amélioration importante des locomotives.

Restauration complète de 2 voitures à voyageurs de 1^{re} classe.

Organisation de plusieurs trains de plaisir sur Ostende, et de trains spéciaux de jour et de nuit, entre Eecloo et Gand, ainsi qu'entre Eecloo et Bruges.

GAND A TERNEUZEN.

Remplacement des rails en fer de 34 kilogrammes au mètre courant, par des rails d'acier de 39 kilogrammes (profil de l'État).

Établissement d'un deuxième trottoir d'embarquement avec éclairage, à la station de Selzaete.

GRAND CENTRAL BELGE.

Renouvellement de 15,084 rails en acier et de 5,371 rails en fer, ainsi que de 67,925 billes en chêne et de 113 traverses en fer.

Établissement d'un nouveau hangar pour marchandises, à Mariembourg.

Construction d'une ligne télégraphique de Saint-Lambert à Florennes et à Philippeville.

Agrandissement de la remise aux locomotives, à Hasselt.

Établissement d'une voie pour la désinfection des wagons à bétail.

Installation de l'éclairage électrique au dépôt et aux dépendances de la station de Lodelinsart.

Perfectionnement du chauffage des trains à l'eau chaude (système Belleroche).

Application de l'automatisme aux freins par le vide, à titre d'essai comparatif avec les freins non automatiques appliqués de préférence dès l'abord.

HASSELT A MAESEYCK.

Pose d'une voie de garage pour le chargement des minerais de fer.

Mise en vigueur d'un tarif spécial avec le Liégeois-Limbourgeois, pour le transport du gravier par expédition d'au moins 10,000 kilogrammes, au départ des stations d'Asch-Gelieren et de Genck.

LIÈGE A MAESTRICHT.

Construction de 2 voies reliant le port de la Meuse à la station de Visé.

Remplacement de 1,063 rails en fer de 6 mètres, par 710 rails de 9 mètres en acier, ainsi que de 2,636 billes en chêne.

Relevage de 4,500 mètres de voie descendante et de 1,400 mètres de voie montante.

Remplacement de 42 pièces de croisement à la station de Cheratte, et de 65 pièces à la station de Wandre.

Remplacement d'un excentrique et d'un crossing en fer, par des appareils en acier, à Jupille, à Liège-Longdoz et à Wandre.

Application du système Saxby à la manœuvre des excentriques à Liège-Longdoz.

Installation d'un appareil pour sonneries électriques au passage à niveau de la rue Basse-Wez, à Liège-Longdoz.

Établissement de murs de soutènement en moellons, quais en gravier pour voyageurs, palissades, candélabres, poteaux indicateurs et disques d'arrêt, à Château-de-Cheratte, à Cornillon, à Sarolay, à Souverain-Wandre, à Souvré et à Trou-Louette, pour le service des trains dits de tramway.

Agrandissement de la remise aux locomotives, à Visé.

Construction d'une remise pour voitures, de latrines pour les ateliers, et d'un séchoir à sable, à Visé.

Renouvellement complet de 42 wagons à marchandises.

Organisation d'un service de trains dits de tramway, sur la section de Liège à Visé.

LIÉGEAIS-LIMBOURGEOIS.

Renouvellement de 12,196 mètres courants de rails en fer de 34 et de 37 kilogrammes, par des rails en acier de 38 kilogrammes le mètre courant.

Renouvellement de 5,518 billes en chêne et de 2,978 traverses en acier.

Prolongement du quai pavé et de la demi-lune de la station de Milmort.

Prolongement du cul-de-sac de la voie de sûreté du Plateau.

Construction d'un magasin et d'un bureau pour les facteurs, à Liers.

MALINES A TERNEUZEN.

Renouvellement de 4,648 mètres courants de voie, avec des rails en acier Bessemer.

Installation de 2 grues roulantes à vapeur, sur les quais de Terneuzen.

Application du frein à vapeur à 2 trains système Belpaire.

NORD BELGE.

Agrandissement des voies de garage à Agimont, à Jambes, à Lustin et à Statte.

Installation d'un poste d'enclenchement du système Saxby et Farmer, à Engis, à Frameries, à Liège-Longdoz, à Saint-Martin, et sur la section de Lobbes à la bifurcation de Thuin.

Installation du block-system entre la station de Liège-Longdoz et la bifurcation nord des courbes d'Angleur, ainsi qu'entre la station de Lobbes et la bifurcation de Thuin.

Agrandissement général de la station de Lobbes.

Installation d'une bascule à fleur du sol pour les bagages, à Seraing.

Construction d'une passerelle à Thuin.

Établissement d'un quai pour bestiaux et d'un aqueduc, à Lobbes.

Amélioration d'un quai pour bestiaux, à Seraing.

Établissement d'une chaussée empierrée, à la station d'Ampsin.

Construction d'un bâtiment pour voyageurs et pour habitation du chef de station, à Angleur (Kinkempois), à Beez, à Fontaine-Valmont et à Lobbes.

Établissement d'un portique pour voyageurs, à Flemalle-Haute.

Construction d'un cabinet d'aisances, à Angleur (Kinkempois), à Beez, à Erquelinnes, à Fontaine-Valmont et à Lobbes.

Construction d'un hangar ou halle aux marchandises, à Engis, à Jambes et à Lobbes.

Installation d'un hangar pour abriter les chargements de chaux, à Audennes.

Établissement d'une remise aux locomotives, à Liège-Longdoz.

Construction d'une remise pour pompe à incendie, avec lampisterie, à Lobbes.

Agrandissement du bâtiment des voyageurs, à Hastière.

Agrandissement de la salle des pas-perdus et du bureau des marchandises, à Seraing.

Amélioration des dispositions intérieures du bâtiment des voyageurs, à Erquelinnes.

Installation de l'éclairage au gaz, à Frameries.

Remplacement de 3 machines à voyageurs et d'une locomotive mixte à 2 essieux couplés, par des machines à marchandises à 3 essieux couplés.

Mise en service de 4 voitures de 1^{re} classe et de 4 voitures de 2^e classe, à couloir.

Remplacement de 16 voitures de 3^e classe à 2 compartiments de 21 places chacun, par des voitures neuves à 5 compartiments de 10 places chacun.

Construction de 4 wagons-box de 10 tonnes montés sur essieux, en remplacement d'anciens wagons à charbon de 6 tonnes, démolis.

Construction de 12 wagons à bois de 10 tonnes, en remplacement d'anciens wagons à charbon de 6 tonnes, démolis.

Organisation, entre Huy et Liège, d'un nouveau train-omnibus composé de voitures des trois classes.

Création d'un nouveau train de banlieue entre Liège et Flémalle.

Distribution de billets de 2^e classe express, pour l'intérieur de la Belgique et pour l'Allemagne.

Ouverture de la station de Lobbes au service des marchandises.

Mise en vigueur du livret anglo-belge-bavarois-autrichien, pour le transport des marchandises.

Publication d'un nouveau livret franco-belge-nord, pour le transport des marchandises.

Application du barème de l'État belge pour les frais de formalités en douane, aux bureaux-frontières d'Erquelinnes, de Heer-Agimont et de Quévy.

TERMONDE A SAINT-NICOLAS.

Remplacement des billes en sapin défectueuses, par des billes en chêne.

Ballastage d'une partie de la voie, au moyen de cendrées.

Enclenchement des appareils de manœuvre du pont tournant de la Durme, avec les signaux à distance.

Pose de deux disques d'arrêt au pont de Hamme.

Établissement de poteaux de ralentissement aux points dangereux du railway.

Remplacement de 3 barrières à pivot non gardées, par des barrières à bascule mues à distance.

Plantations le long des voies, pour consolider les talus.

Renouvellement des assises en chêne sur le tablier du pont de la Durme.

Placement d'une grue de la force de 5,000 kilogrammes, à Hamme.

Construction d'un bureau de marchandises, à Saint-Nicolas.

Agrandissement de la remise aux locomotives.

Remplacement des gabarits en bois des stations, par des gabarits en fer.

Extension du pavage des quais de déchargement, à Hamme et à Saint-Nicolas.

Amélioration de divers bâtiments et dépendances de stations.

Construction d'une voiture fermée pour le transport des envois par exprès et des petits colis.

Chauffage des voitures de 1^{re} et de 2^e classe, au moyen de chaufferettes.

Extension du transport des voyageurs par trains de marchandises, et appropriation à cette fin des fourgons à bagages.

Adoption de coupons d'abonnement généraux avec l'État et avec la Compagnie de Gand à Terneuzen.

Admission des billets à talons-valeur.

VIII.

Accidents (*).

XIV. L'annexe XIV donne le relevé, par Compagnie, des accidents survenus aux

(*) Voir note de renvoi de la page 47.

personnes, en 1883, sur les chemins de fer concédés en Belgique. Ce relevé, comparé à celui des accidents qui se sont produits en 1882, peut se résumer comme il suit :

		NOMBRE DE VICTIMES			
		Tués.	Blessés.	Contus ou écorchés.	Total.
A. Par le fait du service (collision et déraillements).	Voyageurs	"	1	2	3
	Agents des Compagnies	"	"	1	1
Ensemble.	En 1883.	"	1	3	4
	En 1882.	"	2	3	5
Différences pour 1883.		"	- 1	"	- 1
B. Par le fait des victimes (imprudence, suicide, etc.)	Voyageurs	3	1	"	4
	Agents des Compagnies	18	45	25	88
	Personnes étrangères au service	19	13	2	34
Ensemble	En 1883.	40	59	27	126
	En 1882.	45	90	31	166
Différences pour 1883.		- 5	- 31	- 4	- 40
TOTALS	En 1883.	40	60	30	130
	En 1882.	45	92	34	171
Différences pour 1883.		- 5	- 32	- 4	- 41

IX.

Contraventions (1).

Les contraventions aux lois et règlements de police, constatées, pendant l'année 1882, sur les chemins de fer concédés, étaient au nombre de 273. En 1883, il en a été constaté 264 : diminution 9.

(1) Voir note de renvoi de la page 47.

TROISIÈME PARTIE.

POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

CHAPITRE PREMIER.

POSTES.

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. SERVICE INTERNATIONAL.

La république de Costa-Rica, dont l'adhésion à l'Union postale universelle avait été annoncée dès 1882, a fait son entrée effective dans l'Union, le 1^{er} janvier 1883.

Le domaine de l'Union comprend aujourd'hui tous les pays du globe qui ont une administration postale régulière, à l'exception de la Bolivie et des colonies du Cap et de l'Australie.

Des arrangements particuliers ont été conclus en 1883 entre la Belgique et l'Espagne, pour l'augmentation des limites de poids et de dimensions des échantillons échangés entre les deux pays ; entre la Belgique et le Canada, pour l'organisation d'un échange réciproque de mandats-poste, et entre la Belgique et les Pays-Bas, pour permettre aux déposants à la caisse d'épargne de l'un des deux pays, d'obtenir le transfert ou le remboursement de leurs fonds dans l'autre pays.

Au cours de la même année a eu lieu l'émission des cartes-lettres à 25 centimes, pour les relations internationales.

§ 2. SERVICE INTÉRIEUR

A. Les extensions ou améliorations ci-après ont été introduites, en 1883, dans le régime postal intérieur :

1° Faculté de grouper, en un seul bordereau, des effets de commerce à échéances différentes (arrêté royal du 10 janvier);

2° Extension à tous les exprès-poste non recommandés ni assurés, du système de remise par les messagers du télégraphe, dans les villes d'Anvers, Bruxelles, Gand et Liège, avec faculté d'acquitter les frais d'exprès, sur les correspondances à destination de ces quatre villes, au moyen de timbres-poste ou de timbres-télégraphe (arrêté royal du 27 février);

3° Admission des lettres de faire part pliées en trois, sans bandes ni lien (arrêté ministériel du 17 août);

4° Paiement des coupons échus d'intérêt de la dette publique par les bureaux de poste. Organisation de l'encaissement par la poste des coupons d'actions et d'obligations diverses, et de titres remboursables (arrêté royal du 24 septembre);

5° Organisation d'un service de bons de poste en vue de faciliter les envois de fonds de minime importance (arrêté royal du 26 décembre).

B. *Timbres-poste*. — Il sera fait prochainement une nouvelle émission de timbres-poste de la valeur de 10, 20, 25, 50 centimes, 1 franc et 2 francs, pour remplacer ceux qui ont paru récemment.

Il n'est pas inutile de fournir quelques explications à ce sujet :

Les anciens timbres (émission de 1870), produits par la gravure sur bois, laissaient beaucoup à désirer au point de vue de l'art. La Belgique était, sous ce rapport, un des pays les plus arriérés du monde.

Désireux de remédier à cet état de choses, l'honorable M. Saintelette institua, en 1879, une commission, composée d'hommes spéciaux, qui avait à rechercher le moyen de donner à la figurine plus de perfection et de prévenir les fraudes de toute espèce dont les timbres-poste pouvaient être l'objet.

La commission, après de longues et sérieuses délibérations, proposa au Ministre de substituer la gravure sur acier à la gravure sur bois pratiquée depuis 1870, et préconisa ensuite certaines mesures ayant pour objet de prévenir la fraude.

Se rendant à ces observations, le Ministre s'adressa à une maison anglaise, qui s'est fait une spécialité de ce genre de travail, pour la gravure en acier des coins destinés à renouveler toute la série des timbres-poste à effigie.

Le résultat obtenu ne fut pas complètement satisfaisant. La gravure était bien exécutée, mais le portrait du Roi manquait de ressemblance. L'administration, se rendant aux critiques qui, de toutes parts, s'élevaient à ce sujet, s'adressa à un artiste français de grand renom pour la gravure de coins nouveaux, et cette fois elle prit toutes les précautions possibles pour obtenir la reproduction fidèle des traits de Sa Majesté.

Le tirage se fera sur fond à teinte plate et au moyen d'encre peu résistante, de

façon à empêcher la fraude, soit par lavage, soit par reproduction lithographique ou photographique.

II.

Statistique des correspondances.

§ 1^{er}. MOUVEMENT GÉNÉRAL.

XV et XVII. Le mouvement général des *correspondances privées manuscrites* comprend :

	EN SERVICE INTÉRIEUR.	EN SERVICE INTERNATIONAL.	Ensemble.	
Lettres de toutes catégories . . .	En 1883	60,311,489	26,115,115	86,429,304
	En 1882	57,307,849	21,321,460	81,629,309
	Augmentation en 1883 . . .	3,006,340 ou 5.25 p. %	1,793,655 ou 7.37 p. %	4,799,995 ou 5.88 p. %
Cartes postales	En 1883	18,853,114	4,417,468	23,270,582
	En 1882	18,394,920	4,192,656	22,586,876
	Augmentation en 1883 . . .	458,894 ou 2.49 p. %	224,812 ou 5.36 p. %	683,706 ou 3.03 p. %
Totaux	En 1883	79,167,303	30,532,583	109,699,886
	En 1882	75,702,069	28,514,116	104,216,185
	Augmentation en 1883 . . .	3,465,234 ou 4.58 p. %	2,018,467 ou 7.08 p. %	5,483,701 ou 5.26 p. %

Les cartes-lettres, qui sont confondues avec les lettres au tableau ci-dessus, ont atteint, en 1883, le nombre de 2,666,222 en service intérieur et de 213.902 en service international.

Les cartes de visite sous enveloppe ouverte, affranchies à fr. 0-05, ne figurent pas à ce tableau, bien qu'elles puissent porter des annotations manuscrites équivalant à une correspondance. Le nombre de ces cartes est, pour 1883, de 2,734,914 contre 2,322,216 pour 1882. L'augmentation pour 1883 est donc de 412,698 cartes ou 17,77 p. %.

Le ralentissement de la progression du mouvement des cartes postales, constaté pour 1883, provient, en partie, de ce qu'un certain nombre de ces cartes ont été remplacées soit par des cartes-lettres, soit par des cartes de visite sous enveloppe ouverte, dont l'usage prend de l'extension.

XV et XVII. En 1883, la Poste a, en outre, transporté 13,189,700 lettres de service.

C'est, sur 1882 (13,466,891), une diminution de 277,191 ou de 2.06 p. %, qui provient, en grande partie du moins, de restrictions apportées à l'octroi des franchises postales et de l'extinction de franchises temporaires accordées précédemment.

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

	JOURNAUX.	IMPRIMÉS.	ÉCHANTILLONS.	PAPIERS D'AFFAIRES.
En 1883	91,319,000	46,570,000	3,260,000	802,000
En 1882	88,675,000	46,497,000	2,778,000	692,000
Différences en 1883 . .	+ 2,644,000 ou 2.98 p. %.	+ 73,000 ou 0.16 p. %.	+ 482,000 ou 17.35 p. %.	+ 110,000 ou 15.90 p. %.

XVII. La décomposition de ces chiffres généraux est donnée à l'annexe XVII.

Le mouvement des journaux et imprimés accuse un certain ralentissement de la progression constatée les années précédentes. Quant au mouvement des échantillons et des papiers d'affaires, il est en progression marquée.

§ 2. LETTRES ORDINAIRES.

XVII. Le nombre des lettres ordinaires, échangées *entre les bureaux belges*, s'est accru de 56,581,018 en 1882, à 59,538,570 en 1883, soit de 2,957,552 lettres ou de 5.23 p. %.

Le nombre total des lettres ordinaires, *expédiées de Belgique à destination de l'intérieur et de l'étranger*, s'élève, pour 1883, à 73,476,170.

C'est une moyenne de 12.99 lettres par habitant, en prenant pour base du calcul, la population du royaume au 31 décembre 1882 (5,655,197 habitants). Cette moyenne était de 12.41 par habitant, pour 1882.

Le nombre des lettres expédiées par habitant et par province a été, en 1883, de :

20.26	—	dans la province de Brabant ;
15.07	—	d'Anvers ;
15.04	—	de Liège ;
14.65	—	de Namur ;
11.89	—	de Hainaut ;
11.21	—	de Luxembourg ;
8.55	—	de Limbourg ;
8.29	—	de la Flandre occidentale ;
7.21	—	de la Flandre orientale.

La proportion des lettres non ou insuffisamment affranchies a été, en 1883, de 6.51 pour mille lettres expédiées (478,634 sur 73,476,170).

xvii

En 1883, il est tombé en rebut 139,339 lettres originaires de Belgique. Sur ce nombre, 81,265 lettres (58.31 p. %) ont pu être distribuées après ouverture ou vérification.

En 1882, il y avait 122,967 lettres-rebut, dont 64,639 (52.57 p. %) avaient pu être replacées.

C'est en faveur de 1883, une différence de 3.74 p. %.

Le nombre des lettres réclamées a été, en 1883, de 3,793, dont 192 renfermaient des valeurs au porteur montant ensemble à fr. 9,827-32. Il en a été retrouvé 760, ou 20.04 p. %, parmi lesquelles 14 contenaient pour fr. 485-95 de valeurs au porteur.

Les lettres ordinaires réclamées en 1882 s'étaient élevées au chiffre de 3,580, dont 167 contenaient des valeurs au porteur pour la somme totale de fr. 14,637-33. Sur ce nombre 899 lettres ou 25.11 p. %, dont 23 renfermaient pour fr. 495-60 de valeurs au porteur, avaient pu être restituées aux réclamants.

xvii. Le nombre des lettres ordinaires internationales était de 23,566,608 en 1882; il est de 25,505,242 en 1883: augmentation 1.738,634 ou 7.38 p. %.

§ 3. LETTRES RECOMMANDÉES.

xvii. Les lettres recommandées privées (484,234 en 1882) ont, en 1883, atteint le chiffre de 538,012 dans le service intérieur; c'est 53,778 envois ou 11.11 p. % en plus pour 1883.

Neuf lettres recommandées ont été perdues dans le service belge.

Le mouvement international a, en 1883, donné lieu à un échange de 691,592 lettres recommandées. C'est, sur 1882 (643,013), un accroissement de 48,579 ou de 7.56 p. %.

§ 4. LETTRES ASSURÉES.

xvi et xvii. En 1883, il a été expédié 237,607 lettres assurées en provenance et à destination du royaume, d'une valeur globale de fr. 286,386,303-01. C'est, sur 1882, une diminution de 4,990 en nombre et de fr. 4,368,998-35 en valeur.

Cette diminution paraît devoir être attribuée, d'une part, à ce que la taxe au poids appliquée aux envois importants de valeurs est trop onéreuse, et, d'autre part, à l'expédition sous recommandation d'envois de minime valeur qui étaient précédemment soumis à l'assurance.

Le montant moyen de l'assurance par lettre a été de 1,205 francs pour 1883; il était de 1,250 francs en 1880, de 1,280 francs en 1881 et de 1,198 francs en 1882.

Le produit des primes d'assurance et de la taxe fixe perçues, en 1883, sur les valeurs à l'intérieur, atteint fr. 102,684-83. Il dépasse de fr. 300-35 celui de 1882. Le montant de la taxe au poids de ces mêmes envois est de fr. 59,171-20 en 1883, contre fr. 38,551-70 en 1882.

En *service international*, il a été échangé 118,281 lettres de l'espèce, valant ensemble fr. 115,241,414-05. C'est, sur 1882, une augmentation de 6,442 pour le nombre de lettres et de fr. 5,254,962-54 pour leur valeur.

Le *mouvement général* des lettres assurées (service intérieur et service international) atteint donc, en 1883, le nombre de 555,888 envois, représentant une valeur de fr. 401,627,717-06, avec un produit de fr. 210,825-55.

Cinq de ces lettres ont été perdues ou spoliées en 1883.

Le montant des valeurs disparues a été de 2,014-82 francs, dont fr. 858-44 ont été remboursés par le Trésor, et le surplus (fr. 1,156-38) par les agents en défaut.

Les pertes représentent 5²/₁₀₀ centimes par 10,000 francs de valeurs transportées, et les indemnités payées à charge du Trésor, environ fr. 0-58 par 100 francs de primes encaissées.

III.

Opérations pour compte de tiers.

A. MANDATS DE POSTE.

§ 1^{er}. SERVICE INTÉRIEUR.

xvi et xvii. Le nombre de mandats était, en 1882, de 1,290,026 (non compris 480,145 mandats pour les huit premiers mois de cet exercice, émis d'office, pour le service des abonnements et des encaissements et 62,184 mandats s'élevant à fr. 15,204,015-71, émis pour la liquidation de bordereaux d'effets de commerce) (1); il s'est élevé en 1883, à 1,365,021 (non compris 69,452 mandats s'élevant à fr. 21,217,752-50, émis pour la liquidation de bordereaux d'effets de commerce); augmentation 5.81 p. %.

xviii. Le montant des mandats délivrés en 1883 (fr. 84,467,545-74), accuse une augmentation de fr. 4,216,950-11 (5.25 p. %) sur l'exercice 1882 (fr. 80,250,593-63), et le montant des taxes, qui avait été de fr. 507,022-60 en 1882, a atteint fr. 525,492-40 en 1883, soit une différence en plus de fr. 18,469-80 (6.02 p. %) en faveur du dernier exercice.

La valeur moyenne par mandat, qui était de 62 francs en 1882, est restée la même en 1883.

§ 2. SERVICE INTERNATIONAL.

xvi et xvii. L'émission des mandats de poste internationaux continue à progresser. De 1882 à 1883, le nombre s'est accru de 26,764 (14.61 p. %) et la valeur de fr. 1,117,753-87 (11.60 p. %).

(1) Par suite d'un nouveau mode de comptabilité, la liquidation des abonnements et des encaissements a cessé de se faire par mandats de poste, respectivement le 1^{er} avril et le 1^{er} septembre 1882.

XVIII.

Les taxes perçues en Belgique se sont élevées de fr. 116,542-89 en 1882, à fr. 124,771-52 en 1883 : augmentation fr. 8,428-63 ou 7.24 p. %.

B. EFFETS DE COMMERCE.

Les services de l'acceptation et de l'encaissement des effets de commerce ont fonctionné en 1883 avec la même régularité que précédemment.

Une facilité nouvelle a été accordée au public ; depuis le 20 janvier 1883, il a été autorisé à grouper, en un seul bordereau de dépôt, des effets à différentes échéances d'un même mois, ainsi que des titres échus ou payables à vue.

L'abaissement de taxe, décrété en septembre 1882 sur les effets à l'acceptation, a eu pour résultat d'augmenter considérablement en 1883, le dépôt à la poste des titres de cette catégorie.

Résultats obtenus pendant les exercices 1882 et 1883.

§ 1^{er}. ACCEPTATION.

XVI et XVII. L'Administration a, en 1883, reçu 34.790 effets ; en 1882, il n'en avait été déposé que 19,637 : augmentation 15,153 ou 76.99 p. %.

La taxe perçue de ce chef s'est élevée de 6,779 francs en 1882 à 6,958 francs en 1883, soit en plus 179 francs ou 2.64 p. %.

§ 2. ENCAISSEMENT.

XVI et XVII. Le nombre d'effets déposés a été, pour 1883, de 1,289,643 contre 1,180,958 en 1882, soit 108,705 ou 9.20 p. % d'augmentation.

Le montant des effets déposés, qui était, en 1882, de fr. 310,564,846-05, a atteint, en 1883, fr. 354,296,532-09 : augmentation fr. 25,751,486-04 ou 7.64 p. %.

Le droit d'encaissement perçu de ce chef en 1883 (fr. 469,450-55), excède de fr. 54,949-85 ou de 8.04 p. % le produit de 1882 (fr. 434,480-70).

C. COUPONS D'ACTIONS ET D'OBLIGATIONS.

Depuis le 1^{er} octobre 1883, tous les bureaux de poste sont chargés :

1^o De payer à bureau ouvert et sans frais, les coupons d'intérêt échus des titres de la dette publique belge ;

2^o D'encaisser, pour compte des porteurs, les coupons d'intérêt et de dividende d'actions et d'obligations de toute espèce et les titres amortis payables en Belgique.

Les coupons de cette dernière catégorie doivent acquitter :

1^o Une taxe de 2 centimes par coupon ;

2^o Une taxe proportionnelle calculée sur le montant de chaque bordereau, à raison de 2 centimes par 10 francs ou fraction de 10 francs. Ces deux taxes réunies sont arrondies par 5 centimes.

Les titres amortis sont soumis à la taxe perçue sur les effets de commerce à l'encaissement.

Les coupons de la dette ordinaire de l'État, ceux des annuités dues par l'État, des obligations et actions privilégiées de la Grande-Compagnie du Luxembourg, des emprunts du Crédit communal et des provinces, des villes et des communes, sont acceptés sans frais comme versement à la Caisse d'épargne.

XVI et XVII. Pendant le dernier trimestre 1883, il a été déposé à l'encaissement 27,961 coupons, d'un montant global de fr. 161,000-62, qui ont produit une taxe de fr. 837-50.

Dans ce nombre sont compris 3,300 coupons, s'élevant à fr. 19,319-25, qui ont été versés à la Caisse d'épargne.

D. QUITTANCES.

Service intérieur.

XVI et XVII. Le service de l'encaissement des quittances a été introduit en 1843.

Il a fonctionné en 1883 d'après les mêmes règles qu'en 1882.

Le nombre des quittances déposées à l'encaissement, qui était de 1,770,294 en 1882, s'est élevé à 2,146,292 en 1883, soit une augmentation de 375,998 ou 21.24 p. %.

XVI. Le montant des taxes perçues en 1883 (fr. 334,406-20) a excédé de fr. 52,648-25 ou de 18-69 p. % le produit réalisé en 1882 (fr. 281,757-95).

Les chiffres se rapportant à l'exercice 1883 comprennent 13,433 quittances de remboursement, ayant donné un produit de fr. 2,382-20.

E. RECOUVREMENTS DE VALEURS AVEC L'ÉTRANGER.

Le service des recouvrements de valeurs est établi avec l'Allemagne, la France, le Grand-Duché de Luxembourg, les Pays-Bas et la Roumanie.

A dater du 27 mars 1883, l'office français s'est chargé de faire protester, le cas échéant, les effets de commerce à destination de certaines îles du littoral français, et à partir du 1^{er} mai suivant les titres de l'espèce à destination de la Corse et de l'Île-Dieu (Vendée).

A dater du 1^{er} août 1883, le service franco-belge des recouvrements a été étendu à la Tunisie pour les valeurs payables sans frais seulement, lorsque le dépôt est effectué en Belgique.

Quant aux valeurs originaires de la Tunisie, elles peuvent être sujettes à protêt.

F. ABONNEMENTS AUX JOURNAUX.

XVI et XVII. La Poste se charge de l'abonnement aux journaux depuis le 1^{er} janvier 1843. Ce service n'a subi aucun changement essentiel en 1883.

De 1882 à 1883, le nombre des abonnements souscrits à la Poste a diminué de 14,026 (3.04 p. %). Cette diminution n'est qu'apparente et est due à l'existence d'abonnements temporaires pendant la période électorale de 1882.

Le montant des taxes, qui était de fr. 21,146-70 en 1882, a été de fr. 86,756-23, en 1883, mais il est à remarquer que, dans ce dernier chiffre, se trouve comprise une recette d'environ 70,000 francs qui a été reportée de décembre 1882 en janvier 1883, par suite d'un nouveau mode de comptabilité appliqué en septembre 1882.

Il s'ensuit qu'au lieu d'une augmentation du chiffre des taxes, ce chiffre a subi, en réalité, une diminution de fr. 4,390-47 en 1883, diminution qui, ainsi qu'on l'a vu plus haut, trouve son explication dans l'existence d'abonnements électro-raux en 1882.

G. CAISSE D'ÉPARGNE.

Le compte rendu publié annuellement par l'Administration de la Caisse Générale d'épargne et de retraite indique le mouvement des opérations effectuées par les bureaux de poste pour compte de cette Institution, tant en service intérieur que dans les relations établies avec la Caisse d'épargne de France, par l'arrangement du 31 mai 1882, et avec les Pays-Bas, par la convention du 16 septembre 1883.

H. TIMBRAGE DE PAPIERS ET DÉBIT DE PAPIERS TIMBRÉS.

Les sommes perçues pour le timbrage des papiers à vignettes se sont élevées de fr. 26,063-69 en 1882, à fr. 29,504-75 en 1883, soit fr. 3,239-04 ou 12.43 p. % en plus.

Le débit des papiers timbrés et des timbres adhésifs a produit fr. 160,289-54 en 1883; pendant l'exercice précédent il avait été débité pour fr. 170,681-79 soit une diminution de fr. 40,592-25 ou 6.09 p. %.

IV.

Bureaux de poste et boîtes aux lettres.

Il n'y avait, à la fin de 1873, que 486 bureaux; au 31 décembre 1883, ce nombre s'élevait à 869 bureaux répartis entre 822 localités.

Parmi ces 869 bureaux se trouvent 216 sous-perceptions, 69 bureaux de dépôt de poste et 23 dépôts-relais.

123 boîtes aux lettres nouvelles ont été établies en 1883; le nombre en est ainsi porté à 5,874.

	En 1883.	En 1882.	Différences pour 1883.
Boîtes attachées à des voitures.	132	134	— 2
Lettres recueillies	507,350	515,015	— 7,665

V.

Distribution et transmission des correspondances.

§ 1^{er}. SERVICE DE DISTRIBUTION.

Le nombre des facteurs chargés du service de la distribution des correspon-

dances, des levées de boîtes, etc., était, en 1882, de 2,803. Il s'est, en 1883, élevé à 2,868 : augmentation 65.

Le nombre des distributions journalières, dans les localités pourvues de bureaux à attributions complètes, a été de 2 ou 3 dans 486 localités, de 4 ou 5 dans 139 localités, de 6 ou 7 dans 8 localités et de 10 dans 1 localité.

Des 1,955 communes rurales non pourvues de bureau, ou ayant un bureau sans service de distribution (191), il en est 8 qui sont desservies dix fois par jour (faubourgs de Bruxelles), 4 qui sont desservies sept fois, comme les grandes villes avec lesquelles elles forment une même agglomération, 2 sont desservies cinq fois, 9 quatre fois, 27 trois fois, 468 deux fois, et 1,437 une fois.

§ 2. SERVICE DE TRANSMISSION.

Bureaux ambulants (wagons-poste). — Ces bureaux étaient, en 1882, au nombre de 14, faisant ensemble 51 voyages quotidiens ; en 1883, le nombre de bureaux a été porté à 16 et le nombre de voyages à 57 par jour.

Le parcours journalier moyen des wagons-poste était, en 1882, de 4,802 kilomètres ; en 1883, il a été porté à 5,358 kilomètres.

Services affluents (malles-poste). — Ces services étaient, en 1883, au nombre de 142, soit 2 de moins qu'en 1882 (144).

Le trajet journalier moyen des malles-poste était, en 1882, de 6,280 kilomètres ; en 1883, il a été réduit à 6,129 kilomètres : diminution 151 kilomètres.

En 1883, les services affluents ont transporté approximativement 427,050 voyageurs, soit 21,533 voyageurs de moins qu'en 1882 (448,583).

Tous les bureaux de poste établis dans les localités non pourvues d'une station de chemin de fer, sont chargés, comme auxiliaires de l'Administration des chemins de fer, du service des petits colis jusqu'au poids de 5 kilogrammes.

Services des messageries (diligences, chars-à-bancs, omnibus, fourgons, etc.). — Ces services de transport étaient, en 1882, au nombre de 214. En 1883, on en compte 232, savoir : 81 à service quotidien, parcourant en moyenne une distance de 2,722 kilomètres par jour, soit 242 kilomètres de plus qu'en 1882 ; et 151 à service non quotidien, faisant un trajet moyen de 8,939 kilomètres par semaine, soit 1,827 kilomètres de plus qu'en 1882.

VI.

Personnel.

L'effectif comprenait à la fin de l'année :

	En 1882.		En 1883.		Différences pour 1883.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
Fonctionnaires et employés, y compris les auxiliaires, sous-percepteurs et agents de dépôt	1,669	449	4,630	134	+ 39	+ 15
Facteurs, gens de service et autres agents subalternes	2,972	42	2,906	9	+ 66	+ 3
Totaux	4,641	461	4,536	143	+ 105	+ 48
	4,802		4,679		+ 123	

VII.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. RECETTE.

XVIII et XIX. La recette faite en 1883 s'élève à fr. 13,345,312-90, soit une augmentation de fr. 605,570-21 ou de 4.75 p. % sur celle de 1882, qui était de fr. 12,739,742-69.

§ 2. DÉPENSE.

La dépense s'est élevée, en 1883, à la somme de fr. 7,973,092-90, à laquelle il convient d'ajouter la quote-part des Postes dans les frais généraux d'administration, fixée pour 1883, à 315,443 francs, à la suite d'une nouvelle répartition des frais communs entre la Poste et le Télégraphe, tandis que cette dépense n'avait été évaluée, en 1882, qu'à 155,455 francs.

Cette modification a entraîné une augmentation du rapport de la dépense à la recette brute : la dépense totale s'étant élevée à fr. 8,288,535-90 et la recette brute à fr. 13,345,312-90, le rapport entre ces deux sommes est de 62.10 p. %, tandis qu'il n'était en 1882 que 61.19 p. %.

La recette nette s'élève, pour 1883, à 5,056,777 francs.

Les sommes ci-dessus ne comprennent pas les dépenses qui sont imputées sur le budget de la Poste pour les services de paquebots, mais dont l'administration de la marine a à rendre compte.

CHAPITRE II.

TÉLÉGRAPHES.

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU.

	SITUATION AU 31 DÉCEMBRE		EXTENSION
	1883	1882.	EN 1883.
	kilomètres	kilomètres.	kilomètres.
Longueur des lignes	5,942	5,851	91
Développement total des fils conducteurs	26,929	26,074	855

Ces chiffres ne comprennent ni 505 kilomètres de lignes comportant 1,605 kilomètres de fils conducteurs établis le long des cours d'eau, ni 1,140 kilomètres de fils établis aux frais des concessionnaires de chemins de fer, ni 327 kilomètres de fils établis pour le compte de l'Observatoire royal de Bruxelles, ni 50 kilomètres de fils établis, de Bruxelles à Anvers (Maison Hanséatique), pour le service horaire.

Ces fils et les appareils qui les desservent sont, pour la plus grande partie, utilisés aux correspondances privées.

Au 1^{er} janvier 1884, le réseau complet de la Belgique comprenait donc 30,051 kilomètres de fils conducteurs.

§ 2. PERSONNEL.

Le personnel se composait, au 31 décembre 1883, de 5,047 agents, répartis comme il suit :

	En 1883.		En 1882.		Différences pour 1883.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
1° Fonctionnaires et employés, y compris les surveillants, les auxiliaires, les élèves, les chefs-facteurs et les facteurs.	968	150	970	126	- 5	+ 24
2° Gens de service, ouvriers, ouvrières et porteurs (1)	1,432	17(2)	1,364	13	+ 68	+ 4
Ensemble.	2,397	167	2,334	139	+ 63	+ 28
3° Agents des chemins de fer, des postes, des ponts et chaussées, etc., etc., qui prêtent leur concours aux transmissions télégraphiques	2,342	141	2,207	101	+ 135	+ 40
Totaux.	4,739	308(2)	4,541	240	+ 198	+ 68
	5,047		4,781		+ 266	

II.

Statistique des correspondances.

§ 1^{er}. TÉLÉGRAMMES PRIVÉS.

a. Services réunis.

Les résultats, en 1883 et en 1882, des trois services (intérieur, international et de transit) sont ci-après résumés et comparés :

CORRESPONDANCES					
	intérieures.	internationales.	en transit.	TOTAL.	
Mouvement. {	1883. . .	2,294,470	1,265,736	605,275	4,165,479
	1882. . .	2,225,094	1,200,854	555,545	3,979,291
Différences pour 1883. {		+ 69,576	+ 62,882	+ 51,950	+ 184,188
		+ 3.12 p. %	+ 5.24 p. %	+ 9.58 p. %	+ 4.65 p. %
Recette. . . {	1883. . .	1,521,519 10	991,059 64	541,920 29	2,654,499 03
	1882. . .	1,288,452 50	1,000,708 75 ⁹	559,456 57 ¹	2,628,597 41
Différences pour 1883. {		+ 55,066 80	- 9,649 09 ⁹	+ 2,485 91 ⁹	+ 25,901 62
		+ 2.57 p. %	- 0.96 p. %	+ 0.75 p. %	+ 0.99 p. %

(1) Non compris les agents assez nombreux qui portent des télégrammes à domicile, sans faire de ce service leur occupation exclusive.

(2) Non compris 9 ouvrières admises à titre temporaire.

b. *Service intérieur.*

Des 2,294,470 télégrammes taxés échangés entre bureaux belges, il y en a eu :
50,418 d'urgents ou 2,197 sur 100,000 ;
77 de collationnés ou 3 $\frac{1}{3}$ sur 100,000 ;
148 accusés de réception ou 6 $\frac{1}{2}$ sur 100,000 ;
et 8,596 enregistrements ou 366 sur 100,000.

Les dépêches-mandats ont été au nombre de 17,926.

Le nombre des correspondances postales avec exprès, distribuées par les porteurs du télégraphe, dans les quatre grandes agglomérations urbaines du pays (1), s'élève à 208,442.

Le mouvement se répartit comme il suit, entre les quatre grandes villes :

	Cartes postales.	Lettres.	Divers.	Ensemble.
Bruxelles	79,933	96,220	750	176,903
Anvers	6,531	11,923	213	18,487
Gand	836	3,971	159	4,946
Liège	2,829	5,111	166	8,106
Totaux	89,949	117,225	1,268	208,442

Trois réclamations ont été formulées du chef de ce service : une était fondée.

c. *Service international.*

De 1882 à 1883, le nombre des correspondances de la Belgique avec l'étranger s'est accru de 5.24 p. %.

Les télégrammes urgents (2) ont diminué de 53,654 à 39,288, c'est-à-dire de 26.75 p. %.

d. *Service de transit.*

De 1882 à 1883, le nombre des correspondances en transit s'est accru de 9.38 p. %.

§ 2. TÉLÉGRAMMES DE SERVICE.

xx. Les télégrammes de service, émis sans application de taxe, se sont élevés à 3,070,583 en 1881, à 2,927,315 en 1882 et à 2,875,889 en 1883.

(1) On sait qu'à Bruxelles, Anvers, Gand et Liège, faubourgs compris, une lettre ou une carte postale munie, outre l'affranchissement ordinaire, d'un timbre de fr. 0-25, est remise par exprès, au moyen du service de porteurs organisé en vue de la distribution des télégrammes.

A partir du 1^{er} mars 1885, cette faculté a été étendue, pour les quatre villes précitées, aux imprimés, journaux, etc., et aux correspondances postales originaires d'autres localités. C'est pourquoi on ne peut comparer ce mouvement avec celui de 1882.

(2) Les télégrammes urgents internationaux sont taxés au triple des télégrammes ordinaires. Ils sont admis dans les relations entre la Belgique, l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Bosnie-Herzégovine, la Chine, la Cochinchine française, l'Espagne, la France (Algérie, Tunisie et Corse comprises), la Grèce, l'île d'Helgoland, l'île de Malte, l'Italie, le Japon, le Luxembourg, les Pays-Bas, le Portugal, la Roumanie, la Russie, la Sardaigne et la Turquie.

Pendant les deux dernières années, ils se sont répartis, selon leur objet, dans les proportions suivantes :

	1883	1882.
Service télégraphique	2.95	2.99
Chemins de fer de l'État. { Matériel, circulation des trains . . . 71.26 } { Transports égarés, dévoyés . . . 11.10 }	82.36	70.60 } 82.40
Poste, Marine, Administration centrale, etc.	14.69	14.61

III.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. RECETTES.

Les recettes ont, en 1883, atteint les chiffres suivants :

Service intérieur fr.	1,521,519 10	} 2,654,499 03
— international	991,059 64	
— de transit	341,920 29	
Transport par exprès des lettres ordinaires et des cartes postales. fr.	52,410 50	} 65,046 04
Adresses écrites sous une forme abrégée ou convenue fr.	4,830 »	
Produit des télégrammes de raccourcissements fr.	42 40	
Somme due par les Compagnies, pour emploi de fils et d'appareils de l'État, et produits extraordinaires. fr.	4,345 67	
Recettes téléphoniques (1)	3,717 47	
Total.	2,719,545 07	(2)

§ 2. DÉPENSES.

Les dépenses de l'année 1883, soldées par le budget spécial du Télégraphe, se répartissent comme il suit :

Personnel. { Traitements fixes fr. 2,033,670 » (3) } { Salaires 991,280 » (3) }	5,026,950 »
Quote-part de l'administration belge dans les frais du bureau international de Berne	1,000 »
Matériel, objets de consommation	364,551 » (3)
Part dans les dépenses des services communs (Postes et Télégraphes)	69,369 25
Total.	3,461,670 25

Les dépenses directes de la télégraphie excèdent donc les recettes, de fr. 742,125 18

(1) Redevances dues à l'État, à titre d'indemnité de surveillance, par les Compagnies téléphoniques concessionnaires. Ces recettes ne s'appliquent qu'à une partie de l'année.

(2) Non compris fr. 5-24, produit des télégrammes reçus en 1883, transmis et bonifiés aux offices étrangers en 1884.

(3) Chiffre approximatif.

Il faut, de plus, tenir compte :

A. Des frais du premier établissement et des extensions successives des lignes et appareils télégraphiques, des locaux, du matériel, des accessoires, etc.

Le coût de premier établissement s'élevait, au 31 décembre 1885,
à fr. 4,518,000 »

Cette somme se répartit de la manière suivante :

Lignes télégraphiques (poteaux, fils conducteurs, supports, accessoires, conducteurs souterrains) fr.	2,995,415 43
Appareils de transmission, piles, accessoires, locaux, mobilier fr.	1,504,112 45
Ensemble . . . fr.	4,499,527 88
Approvisionnements fr.	18,472 12
Total égal. fr.	4,518,000 »

Répartie sur les 26,929 kilomètres de fils conducteurs, cette dépense de 4,518,000 francs revient à fr. 167-77 par kilomètre, y compris les frais d'acquisition des appareils et accessoires et tout ce que comporte l'installation des bureaux.

B. Des dépenses annuelles supportées par d'autres services du Département des Travaux publics, savoir :

Part dans les frais généraux du Département fr.	30,252 09
Locaux fournis par le chemin de fer de l'État : dépense évaluée approximativement sous forme de loyers fr.	96,867 »
Éclairage payé par les chemins de fer de l'État fr.	11,870 55
Transports effectués gratuitement par ces chemins de fer fr.	174,154 65
Coopération du personnel des chemins de fer de l'État, à la transmission des correspondances privées fr.	96,000 »
Même coopération pour les télégrammes de service ⁽¹⁾ fr.	363,720 »
Total des prestations des chemins de fer fr.	742,612 20
Ensemble. fr.	772,864 29

Les dépenses directes, et celles figurant en *B*, peuvent être considérées comme représentant très approximativement l'ensemble des frais d'administration, de

(¹) Nous faisons entrer en compte les frais de la main-d'œuvre fournie, par les chemins de fer de l'État, pour la transmission des télégrammes de leur propre exploitation, parce que ces frais doivent entrer dans l'évaluation du prix de revient de toutes les transmissions effectuées par le service du Télégraphe.

surveillance, de main-d'œuvre, de matériel et d'entretien, au moyen desquels le service du Télégraphe a pourvu, en 1883, aux correspondances privées, aux télégrammes de service des chemins de fer de l'État, à 206,206 télégrammes transmis et reçus par les agents de l'État pour le service des chemins de fer concédés, enfin, à la correspondance de service des Postes, de la Marine et du Télégraphe lui-même.

La dépense, en 1883, est donc composée des éléments suivants :

Sommes payées par le Télégraphe	fr.	3,461,670 25
— — par d'autres services		772,864 29
	Ensemble. . fr.	4,234,534 54
<i>A déduire</i> : produits accessoires (1)		65,046 04
	Reste, dépense. . . fr.	4,169,488 50

Pour répartir la dépense entre les diverses catégories de correspondances, on supposera, comme l'année dernière, que chaque télégramme réclame un certain nombre d'unités de travail, dans la proportion suivante :

Télégramme privé interne	14	unités de dépense.
— — international.	8	—
— — en transit	4	—
— de service	11	—

En appliquant ces coefficients aux correspondances de 1883, le travail se répartit comme il suit :

Télégrammes privés	{	internes	$2,294,470 \times 14 = 52,122,580$
		internationaux	$1,263,736 \times 8 = 10,109,888$
		en transit	$603,273 \times 4 = 2,421,092$
		Unités de travail afférentes à la télégraphie privée.	44,655,560
		Télégrammes de service (*)	$2,996,959 \times 11 = 52,966,529$
		Total général	77,619,889

A raison de ce nombre total d'unités, la dépense totale annuelle (fr. 4,169,488-50) équivaut à fr. 0.05372 par unité et se répartit, entre les diverses catégories de correspondances, conformément au tableau ci-après :

(1) Pour transport de lettres ou de cartes postales par exprès et pour location de fils et d'appareils. Ces opérations ne pourraient entrer que très difficilement dans l'évaluation du prix de revient des télégrammes. Il s'agit d'une somme peu importante et il est plus simple de la porter en déduction de la dépense totale.

(2) Ce total ne comprend pas 83,156 télégrammes émis par le service du Télégraphe lui-même, et qu'il faut considérer comme moyens de produire et de vérifier les autres correspondances.

CATÉGORIES de CORRESPONDANCES.	NOMBRE D'UNITÉS par télégramme.	PRIX DE REVIENT par télégramme.	RECEPTE MOYENNE par télégramme.	DÉPENSE par catégorie.	RECETTE par catégorie.	EXCÉDENT	
						de la RECETTE sur la DÉPENSE.	de la DÉPENSE sur la RECETTE.
Télégrammes privés	internes . . .	14	Fr. c. 0.7521	Fr. c. 0.5760	Fr. 1,725,470	Fr. 1,321,519	Fr. 403,951
	internationaux.	8	0.4298	0.7842	543,054	991,060	448,006
	en transit. . .	4	0.2149	0.5649	430,073	341,920	214,847
TOTAUX. . . .	—	—	—	3,398,891	2,654,499	659,853	403,951
Télégrammes de service . . .	41	0.5909	»	4,770,891	»	+ 255,902	4,770,891
TÉLÉGRAMMES EN GÉNÉRAL. . .	—	—	—	4,469,488	2,654,499	659,853	2,174,842
						— 1,514,989	

Le Télégraphe, considéré dans son ensemble, a dépensé, en 1885, 4,514,989 francs de plus qu'il n'a produit. Mais plus des deux cinquièmes du travail et de la dépense ont été consacrés à des correspondances gratuites, essentielles à des services de transport gérés par l'État, et qui, d'ailleurs, ont fourni au Télégraphe, sur leur propre budget, une quote-part de dépenses de 772,864 francs, détaillée plus haut.

Le compte du Télégraphe avec ces services, serait établi comme il suit :

	Télégrammes :		Prestations des services en cause.	Le télégraphe reçoit : en moins.
	Nombre.	Dépense.		
Chemins de fer de l'État	2,698,595	fr. 1,594,600	fr. 742,612	fr. 851,988
— — concédés	206,206	121,847	»	121,847
Autres services	92,158	54,444	50,252	24,192
Totaux	2,996,959	fr. 1,770,891	fr. 772,864	fr. 998,027

En somme, le Télégraphe reçoit en moins fr. 998,027

En retranchant de cette somme l'excédent afférent aux télégrammes taxés (dépêches d'État et télégraphie privée). fr. 255,902

on obtient le déficit du service des Télégraphes en 1885 fr. 742,125

On obtiendrait le même chiffre, en retranchant du total des dépenses imputées sur le budget spécial du Télégraphe fr. 5,461,670

les recettes des télégrammes fr. 2,654,499

augmentées des recettes diverses. 65,046

Ensemble. fr. 2,719,545

Reste, chiffre égal fr. 742,125

Dans ses relations avec les chemins de fer de l'État, le Télégraphe donne

851,988 francs de plus qu'il ne reçoit. Il ne s'ensuit pas nécessairement que l'association lui soit défavorable. Les moyens d'exploitation que les chemins de fer lui fournissent et qui, d'après nos calculs, leur coûtent 742,612 francs, coûteraient beaucoup plus au Télégraphe s'il devait se les procurer. De même, et à plus forte raison, les 1.594,600 francs que coûtent, au Télégraphe, les 2,698,595 télégrammes de service, coûteraient bien plus aux chemins de fer, si ceux-ci devaient créer, entretenir et desservir un réseau télégraphique suffisant pour faire circuler cette correspondance considérable.

On peut affirmer que ces deux services publics gagnent l'un et l'autre à être associés.

On peut faire la même observation en ce qui concerne les chemins de fer concédés. Les concessionnaires ou leurs agents reçoivent des allocations réglées d'après le nombre des télégrammes transmis, reçus et portés à domicile. Nous avons supposé, pour simplifier, que ces allocations avaient la même valeur que les prestations en personnel, locaux, appareils, etc. Il y a, de plus, au profit des concessionnaires, des transmissions opérées par les agents spéciaux du Télégraphe et qui ont coûté 121,847 francs. Mais, d'après toutes les probabilités, le Télégraphe dépenserait plus, s'il devait organiser, sur ces lignes, un réseau spécial pour les correspondances du public.

Ces évaluations se rapportent à la dépense annuelle seulement, et ne tiennent pas compte des capitaux engagés.

IV.

Téléphones.

La notice relative à la question des concessions téléphoniques, qui figurait au compte rendu de 1880 ⁽¹⁾, traçait en quelques lignes la marche que le Gouvernement comptait suivre quant à la matière spéciale des communications par le téléphone.

Une étude approfondie de la question fit modifier quelques-unes des dispositions projetées et, en janvier 1885, la Législature fut saisie d'un projet de loi autorisant le Gouvernement à entreprendre lui-même ou à concéder, conformément aux clauses d'un cahier des charges annexé au projet de loi, l'établissement et l'exploitation de réseaux téléphoniques.

La loi fut promulguée le 11 juin 1885.

Les projets antérieurs restreignaient le périmètre des concessions au territoire des communes formant une même agglomération ; ils proscrivaient complètement les fils aériens pour l'avenir et ordonnaient la substitution aux fils existants de câbles souterrains. La loi du 11 juin 1885 laisse à l'autorité qui statue sur les demandes de concessions, le soin de fixer les limites de celles-ci, d'après les circonstances, tout en réservant au Gouvernement le monopole des communications à longue distance.

(1) Pages 180 et 181.

Bien que les lignes souterraines dans divers pays fonctionnent régulièrement, le coût de ces installations a paru beaucoup trop élevé pour en faire décréter l'application générale, et il a été reconnu préférable d'attendre l'époque où les progrès de la science et de l'industrie permettraient l'emploi d'un système souterrain durable et économique. Toutefois, le Gouvernement s'est réservé le droit d'ordonner le remplacement des fils aériens partout où leur accumulation pourrait amener des inconvénients.

La loi étend aux lignes téléphoniques, qu'elles soient établies ou exploitées par l'État, ou qu'elles fassent l'objet d'une concession, les mesures de protection réservées jusqu'à présent aux lignes télégraphiques. Elle arrête, par une application nouvelle de la loi du 1^{er} mars 1851, le tarif des correspondances par téléphone. Enfin, elle décrète une sanction pénale à la défense, qui frappe toute personne, de prélever un péage sans une concession régulière. Le cahier des charges a été débarrassé d'une série de stipulations d'un ordre secondaire et susceptibles de varier selon les cas et d'après les enseignements de la pratique. Il allège les obligations des concessionnaires, mais en même temps il assure au public des avantages importants. La redevance exigée des concessionnaires, et qui avait été fixée précédemment à 10 p. % des bénéfices de l'exploitation, a été calculée sur d'autres bases. Ainsi, la redevance annuelle est de 3 francs par abonnement et de 50 francs par bureau ouvert au public. Le cahier des charges nouveau fait profiter tout le monde des facilités accordées aux concessionnaires ; outre une réduction sur le prix de l'abonnement, il stipule, pour l'application du tarif ordinaire, un rayon de 3 kilomètres au lieu de 2 ; il introduit la faculté de prendre des abonnements de 6 mois, innovation précieuse pour les personnes qui ne séjournent que pendant une partie de l'année dans la localité ; il étend aux communes et aux provinces les réductions antérieurement convenues au profit des abonnements demandés pour le service de l'État, réductions qui sont portées, en outre, de 25 à 35 p. %.

Sur les bases de la loi du 15 juin 1883, des concessions pour l'établissement de réseaux téléphoniques ont été accordées :

1° Par arrêté royal du 17 septembre 1883, à la Compagnie liégeoise du Téléphone Bell, pour Liège et les communes environnantes :

2° Par arrêté royal du 22 septembre 1883, à la Compagnie Belge du Téléphone Bell, pour Bruxelles, Anvers, Gand, Verviers, Charleroi, La Louvière et les communes environnantes :

3° Par arrêté royal du 29 octobre 1883, à M. Van Hulle, pour Louvain et les communes environnantes.

Un entrepreneur avait introduit une demande de concession pour Mons et ses environs, mais une demande semblable ayant été formulée par d'autres personnes, la mise en adjudication publique de cette entreprise fut décidée. Le premier demandeur ayant déposé l'offre la plus favorable, fut pourvu d'une concession régulière, par arrêté royal du 4 décembre 1883.

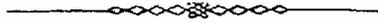
Les réseaux concédés de Bruxelles, Anvers, Gand, Verviers, Charleroi, Liège et Louvain sont en activité. Ceux de La Louvière et de Mons ne sont pas encore construits.

Les bureaux centraux des concessions de Bruxelles, Anvers, Liège, Louvain, Gand, Charleroi, Verviers sont reliés au bureau télégraphique principal de ces villes.

Les abonnés transmettent et reçoivent par cette voie les télégrammes privés à destination de l'intérieur et de l'étranger.

C'est là un progrès réel et qui facilite, dans des conditions toutes particulières, les relations des clients du télégraphe; aussi a-t-il été rapidement apprécié.

Le service des Télégraphes s'occupe activement de l'appropriation, suivant le système Van Rysselberghe, du réseau télégraphique de l'État à la correspondance téléphonique à grande distance entre les réseaux locaux concédés. Un contrat a été passé, en décembre 1883, avec un atelier de construction du pays, pour la fourniture des appareils, dont l'installation sera poursuivie par les agents de l'administration.



QUATRIÈME PARTIE.

MARINE.

1

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. MATÉRIEL.

Le matériel flottant affecté aux divers services de la Marine est indiqué ci-après :

	Fin 1885.	Fin 1882.	DIFFÉRENCES POUR 1885.
Bateaux à vapeur.	14	15	— 1
Bateaux-pilotes et bateaux-phares	25	25	»
Garde-pêche et navire-école	2	2	»
Embarcations à vapeur.	2	2	»
Totaux	45	44	— 1
Canoës	159	156	+ 3

§ 2. PERSONNEL.

L'effectif du personnel comprenait :

	Fin 1885.	Fin 1882.	Différences pour 1885.
Fonctionnaires et employés	822	815	+ 7
Huissiers, messagers, gens de service, etc.	11	11	»
Ouvriers	140	139	+ 1
Totaux.	975	965	+ 8

II.

Services d'exploitation.

§ 1^{er}. PAQUEBOTS-POSTE ENTRE OSTENDE ET DOUVRES.

- XXI. L'annexe XXI renseigne le mouvement et la recette de 1883 et de 1882.
- Les recettes de 1883 ont été de fr. 554,855-59, en augmentation de fr. 3,103-04 sur celles de l'année antérieure.
- Les opérations de l'année écoulée se clôturent par une augmentation de 801 voyageurs, une diminution de fr. 4,066-85 sur la recette des voyageurs, et un accroissement de fr. 3,103-04 sur le produit des services réunis.
- Ces résultats sont satisfaisants, si on les rapproche des moyennes du mouvement et de la recette des mêmes transports pendant la période décennale s'arrêtant au 31 décembre 1882.
- En effet, les dix dernières années ont donné une diminution moyenne de 2,253 voyageurs, de fr. 59,267-20 sur la recette des voyageurs, et de fr. 63,473-15 sur le montant du trafic de toute nature.
- En 1883, le mouvement et la recette des voyageurs à billets simples ont fléchi de 662 billets et de fr. 10,816-18; par contre, il a été délivré 1,432 coupons d'aller et retour en plus que l'année précédente, ayant amené un excédent de recettes de fr. 5,111-03.
- D'autre part, les billets de suppléments et de cabines ont provoqué une majoration de fr. 1,514-90.
- Les modifications ci-après ont été apportées dans les tarifs de voyageurs pendant l'exercice écoulé :
- 1^o Mise en distribution à Ostende et dans les stations du *South-Eastern railway* et du *London Chatham and Dover railway*, de billets circulaires pour visiter Ostende et le littoral du comté de Kent;
 - 2^o Introduction, pour la saison balnéaire, de billets d'excursion entre Ostende et Douvres à prix réduits de 50 p. %;
 - 3^o Création de billets d'aller et retour entre Londres d'une part, et différentes villes de l'Allemagne du Nord et de la Suisse d'autre part.
- C'est en grande partie à l'adoption de ces mesures, et principalement à la vente de coupons d'excursion à 50 p. % de réduction, qu'il faut attribuer l'accroissement des voyageurs « aller et retour » signalé plus haut.
- Aucune modification n'a été introduite dans les prix de transport des bagages, des petits colis, des finances, des journaux, des animaux et des équipages.
- Les améliorations de service suivantes ont été opérées dans le courant de l'année dernière, en vue de développer le trafic par les paquebots de l'État belge :
- 1^o Il a été apposé dans les gares, hôtels et endroits publics d'Angleterre, d'Allemagne, de Suisse et d'Italie, 3,000 tableaux-affiches édités dans les langues parlées dans chacun de ces pays et attirant l'attention des voyageurs sur les avantages que présente la route d'Ostende;
 - 2^o Il a été alloué aux agences d'excursion une prime de deux francs par

billet délivré en destination d'une localité belge par la voie d'Ostende, et une prime de cinq francs par billet délivré pour une localité située au delà de la Belgique, également par la route d'Ostende. Ces primes seront payées pour l'augmentation du trafic que les agences précitées auront provoquée, c'est-à-dire pour tous les billets vendus en plus du chiffre atteint par elles en 1884 ;

3° L'exploitation des buffets, qui était confiée aux stewards, faisait l'objet de critiques nombreuses et fondées ; elle a été remise, à titre d'essai, pour un terme de trois mois, à un hôtelier d'Ostende, à charge par l'Etat de payer mensuellement une somme de 1,000 francs, représentant le salaire des maîtres d'hôtel et des cuisiniers en service sur les paquebots. Une amélioration sensible n'a pas tardé à être constatée dans l'organisation des buffets. En présence de ces bons résultats, la concession a été prorogée pour un terme de huit mois, à partir du 1^{er} octobre 1885, moyennant une majoration de subside de 600 francs par mois, nécessaire pour compenser la perte due à la diminution des voyageurs qui se produit généralement pendant la période d'hiver ;

4° Les relations entre Vienne et l'Angleterre par la Belgique, qui étaient assurées par le train partant de Vienne à 12 heures 15 minutes du soir, en correspondance à Ostende avec le paquebot de nuit, ont été notablement améliorées. Ce service a été accéléré dans des conditions telles que le départ de Vienne a pu être retardé jusqu'à 3 heures 55 minutes de relevée ;

5° L'arrivée à Ostende du train amenant la correspondance d'Italie a été avancée de quinze minutes, afin de permettre à la malle d'atteindre plus sûrement le train postal de 3 heures 45 minutes à Douvres.

En 1885, les paquebots ont effectué, entre Ostende et Douvres, et *vice-versa*, 1,456 traversées ; la durée moyenne de chacune d'elles a été de 4 heures 35 minutes.

xxii. La dépense d'exploitation avait été, en 1882, de fr. 1,209,455-84 ; elle a été réduite, en 1883, à fr. 1,197,211-21. La réduction est due à ce que sept traversées n'ont pas eu lieu à raison du mauvais temps ; quelques économies ont pu, d'autre part, être réalisées.

Le résultat de l'exploitation, en recettes et en dépenses, pendant les deux derniers exercices, s'exprime par un écart de fr. 15,347-67 au profit de 1883.

En 1882, chaque traversée avait coûté en moyenne fr. 826-69 et produit fr. 577-14 ; en 1883, le coût a été de fr. 822-26 et le produit de fr. 581-09.

Voici les résultats par traversée (115 kilomètres) :

	En 1883.	En 1882.	Différences pour 1883.
Coût par kilomètre fr.	7 15	7 18	— 0 03
Produit id.	5 51	5 28	+ 0 03

Un steamer d'ancien type de la ligne d'Ostende-Douvres, le « *Saphir* », qui avait été affecté en ces dernières années aux opérations hydrographiques dans l'Escaut et dans la mer du Nord, a été mis en vente publique à l'intervention de l'administration des domaines. Ce bateau se trouvait dans un état complet d'innavigabilité ; il a été aliéné moyennant versement au Trésor de la somme de 21,750 francs.

§ 2. PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LA TÊTE-DE-FLANDRE.

XXII. Les frais d'exploitation ont diminué, en 1883, de fr. 12.108-96, et la recette a augmenté de fr. 5.400-82.

Les bateaux ont, pendant l'exercice écoulé, transporté 827,769 personnes, 46,217 animaux et 28,393 véhicules de toute espèce.

§ 3. PILOTAGE.

Le mouvement de la navigation sur Anvers, représenté par les navires astreints à l'obligation de prendre un pilote, avait été, en 1882, de 8,515 bâtiments; il s'est élevé, en 1883, à 8,644; augmentation : 129 navires.

En 1882, le tonnage général de la navigation dans l'Escaut avait été de 6,843,524 tonneaux; il est monté, en 1883, à 7,513,597 tonneaux; donc accroissement de 669,873 tonneaux.

XXII. L'augmentation du nombre des navires a procuré, en 1883, un accroissement de recettes de fr. 33.567-50; mais la dépense d'exploitation, qui avait été, en 1882, de fr. 1,837,891-50, est montée, en 1883, à fr. 1,860,319-87. L'augmentation de fr. 22,428-57 résulte du régime adopté depuis longtemps pour les appointements des pilotes, lesquels sont basés sur les recettes que ces agents procurent

§ 4. PHARES ET FANAUX.

XXII. La recette procurée par les droits de phares et fanaux a augmenté assez notablement en 1883; elle a été de fr. 808,648-89, en augmentation, par conséquent, de fr. 78,317-53 sur celle de 1882 (fr. 730,331-56).

L'accroissement de ce produit est la conséquence d'un tonnage général plus important en 1883.

La dépense en 1883 (fr. 135,265-77) a été inférieure de fr. 6,084-77 à celle de 1882 (fr. 141,350-54).

Un nouveau phare a été érigé à Nicuport. Le feu, de troisième ordre, est fixe et rouge; sa portée est de 14 milles de 60 au degré. Il a été mis en activité le 1^{er} août 1883.

La tour est en maçonnerie et de forme octogonale.

§ 5. REMORQUE SUR LA CÔTE DE FLANDRE.

XXII. Le service de la remorque avait produit, en 1882, fr. 15,308-20; en 1883, la recette a augmenté de fr. 2,383-50 (fr. 15,691-50). La dépense, qui, en 1882, était montée à fr. 49.848-96, par suite du renouvellement des générateurs d'un bateau, a été ramenée en 1883 à fr. 54,537-79; la diminution pour le dernier exercice est donc de fr. 15,311-17.

§ 6. POLICE MARITIME.

XXII. La recette de la police maritime s'est chiffrée, en 1883, par fr. 406,712-97, en augmentation de fr. 2.525-81 sur celle de 1882 (fr. 404.589-16).

La dépense n'a pour ainsi dire pas varié d'un exercice à l'autre (en 1882, fr. 86.808-41; en 1883, fr. 86,646-21).

III

Services spéciaux. — Écoles. — Sauvetage.§ 1^{er}. CONSTRUCTIONS MARITIMES.

Un sous-ingénieur de ce service a été envoyé, en 1883, à New-York et à Philadelphie, pour compléter à la mer les connaissances nécessaires à l'ingénieur naval et en même temps pour renseigner le Gouvernement sur l'exécution de certaines obligations imposées par leur contrat aux concessionnaires du service postal entre Anvers et les États-Unis d'Amérique.

§ 2. HYDROGRAPHIE.

Le service de l'hydrographie a publié en 1885 :

1^o Une carte d'ensemble de l'Escaut résumant toutes les feuilles qui avaient paru pour la partie comprise entre Tamise et Flessingue ;

2^o La carte au 1/3000^e de la section de l'Escaut comprise entre le Moulin-de-Pierre de Mariakerke et Moerzeke ;

3^o La carte, à la même échelle, de la section du fleuve située entre Moerzeke et Termonde et Kleinzand.

§ 3. ÉCOLES DE NAVIGATION.

56 élèves ont suivi les cours à Anvers en 1883; c'est 12 de plus qu'en 1882.

À Ostende, les cours ont été fréquentés par 53 élèves, soit 12 de moins que l'année précédente.

Il a été octroyé 49 bourses d'études en 1883; il en avait été accordé 45 en 1882.

Le nombre de diplômes conférés pour des emplois d'officier dans la marine marchande a été comme il suit :

	1883	1882	Différences pour 1883.
Long cours	7	12	— 5
Cabotage	1	5	— 4

§ 4. ÉCOLE DES MOUSSES.

L'effectif de l'école a constamment été, en 1883, de 60 mousses. Ils ont été embarqués, du 1^{er} juin au 15 septembre, à bord du garde-pêche chargé de surveiller et de protéger nos équipages de pêche dans la mer du Nord.

§ 5. COURS DE NOTIONS MARITIMES DANS LES ÉCOLES MOYENNES ET PRIMAIRES
DU LITTORAL.

Le compte rendu pour l'année 1882 ⁽¹⁾ a mentionné les considérations qui ont porté les Départements des Travaux publics et de l'Instruction publique à instituer des cours de notions maritimes (navigation, pêche, construction navale) dans les écoles du littoral.

Pendant la période scolaire 1882-1883, cet enseignement spécial a été donné à l'école moyenne de Bruges par deux fonctionnaires de la marine.

Il est continué depuis la rentrée des classes par ceux des professeurs de l'établissement qui ont assisté au cours.

Les deux mêmes fonctionnaires de la marine ont été chargés d'une mission identique à l'athénée royal d'Ostende et à l'école moyenne de Nieupoort. Après une année, ils seront également remplacés par les professeurs ordinaires de ces établissements.

Quant au cours temporaire destiné à mettre les instituteurs en mesure d'enseigner les notions maritimes dans les écoles primaires, il a été organisé, pendant les grandes vacances de 1883. Les instituteurs primaires du littoral, au nombre de 48, ont été réunis durant quinze jours à Ostende. Aux grandes vacances de 1884, ils auront à subir un examen de capacité sur les matières du cours temporaire.

§ 6. SAUVETAGE.

Le personnel des stations de sauvetage établies sur le littoral de Flandre a secouru, en 1883, les équipages de deux bateaux de pêche naufragés et, avec l'assistance des remorqueurs de l'État, il a pu opérer le renflouement de quatre autres bateaux de pêche qui étaient échoués.

§ 7. MARINE MARCHANDE ET PÊCHE MARITIME.

Examen pour le grade de capitaine au long cours. — Un cours spécial de machines à vapeur se donne, depuis 1863, dans les écoles de navigation à Anvers et à Ostende. Le Gouvernement, en l'instituant, avait eu en vue de permettre à tous les candidats au grade de capitaine au long cours de subir, s'ils le désiraient, un examen sur cette matière et d'obtenir, sur leur brevet, une mention de leurs connaissances sous ce rapport spécial.

Le cours en question ayant cessé complètement d'être fréquenté, alors que la navigation à vapeur tend constamment à se substituer à la navigation à voile, un arrêté royal du 31 octobre 1883, a prescrit que la connaissance des notions générales sur la vapeur, ainsi que sur la manœuvre des différents systèmes de machines à vapeur en usage dans la marine, sera rendue obligatoire, à partir du 1^{er} mai 1884, pour l'obtention du brevet de capitaine au long cours.

Diplôme de patron-pêcheur. — Un arrêté royal du 9 octobre 1883 a institué un diplôme de patron-pêcheur à conférer aux marins qui feront constater par le

(1) Page 69.

jury d'examen des écoles de navigation qu'ils possèdent les connaissances requises pour exercer convenablement un emploi de l'espèce.

Toutefois, ce diplôme n'a pas été rendu obligatoire, afin de ne point susciter aux armements de trop grandes difficultés pour le recrutement des patrons. L'expérience indiquera s'il y a possibilité et nécessité par la suite d'astreindre au diplôme ceux qui voudront exercer l'emploi de patron-pêcheur.

Perception des droits maritimes à Bruxelles et à Louvain. — Les taxes de pilotage et de fanaux dans l'Escaut devaient s'acquitter à Anvers pour les navires arrivant ou à destination de Bruxelles et de Louvain. Les armements ou les courtiers dans ces deux ports devaient donc se servir d'un intermédiaire à Anvers qui se chargeât des formalités et des paiements, ou bien les capitaines qui ne recouraient pas à cette intervention devaient s'arrêter en rade d'Anvers en s'exposant parfois à perdre toute une marée.

Pour modifier cet état de choses, un accord était indispensable avec le Gouvernement des Pays-Bas, qui effectue conjointement avec l'Administration belge le pilotage dans l'Escaut et à ses embouchures. Cet accord a pu être obtenu, et depuis le 1^{er} novembre 1885, les taxes de pilotage de mer et de rivière, de fanaux et de police maritime, peuvent être acquittées à Bruxelles et à Louvain par les navires venant de la mer à destination de ces ports ou se rendant de ces ports à la mer.

IV

Résultats financiers.

§ 1^{er}. RECETTES.

xiii. En 1882, les recettes procurées par les divers services de la Marine se sont élevées à fr. 3,598,458-32; elles ont été, en 1885, de fr. 3,523,355-92, en augmentation, par conséquent, de fr. 124,895-60.

§ 2. DÉPENSES.

xiii. Les dépenses, qui avaient été, en 1882, de fr. 3,558,048-97, n'ont été, en 1885, que de fr. 3,550,275-01; la différence en moins pour le dernier exercice est donc de fr. 7,745-96.

Les résultats généraux en dépenses et en recettes, pour les deux exercices, se traduisent par une différence de fr. 152,641-56 en faveur de 1885.

V

Lignes postales transatlantiques.

§ 1^{er}. CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.

Un arrêté ministériel du 19 août 1875 a institué à Anvers une commission chargée d'examiner les questions se rattachant à l'exploitation des services

transatlantiques et de veiller à l'exécution des charges et clauses de concession qui ont trait aux intérêts industriels et commerciaux du pays.

Par suite de décès et de démission, les membres de cette commission ne se sont plus, en 1885, trouvés en nombre suffisant pour délibérer.

En conséquence, un arrêté du 31 décembre 1885 a réorganisé la commission et porté le nombre des membres de 5 à 6, indépendamment du secrétaire, ayant voix consultative.

§ 2. SERVICE POSTAL ENTRE ANVERS, LE BRÉSIL ET LES ÉTATS DE LA PLATA.

A la suite de la discussion à laquelle ont donné lieu à la Chambre des Représentants, en avril 1885, l'arrangement concernant l'établissement d'un service postal sur le Brésil et les États de la Plata, et l'application faite jusqu'alors des clauses essentielles de la convention du 20 janvier 1876, l'administration a notifié aux concessionnaires de ce service les résolutions ci-après :

1° Le troisième départ mensuel n'ayant pas été requis, le Gouvernement a déclaré qu'il entendait désormais se désintéresser complètement dans ce troisième départ.

Les voyages réglementaires ont été ramenés à deux par mois, d'Anvers à partir du 22 juin, et de Buenos-Ayres à partir du 8 juillet 1885.

2° Estimant qu'il existe au port d'Anvers un aliment suffisant pour que les navires ne soient plus dans la nécessité de prendre une partie de leur cargaison à Londres, le Gouvernement, en vertu de l'article 2 du contrat, a interdit aux concessionnaires, à partir du 22 juin, de faire escale en ce dernier port avant de se mettre en ligne à Anvers.

Les concessionnaires ont protesté contre cette interdiction, et ils ont soumis le différend aux tribunaux.

3° Eu égard à la tolérance dont les concessionnaires avaient joui précédemment en matière de pavillon, le Gouvernement s'est montré d'abord disposé à entrer en arrangement pour le maintien de l'état de choses existant en ce qui concerne les voyages de Buenos-Ayres à Anvers, à condition de limiter les primes de vitesse réalisées par les navires anglais de la Compagnie.

Les concessionnaires n'ont manifesté aucune intention d'entrer dans les vues du Gouvernement, et, en conséquence, il leur a été notifié qu'à partir du mois d'août 1885, les steamers sous pavillon anglais ne jouiraient plus des avantages stipulés dans la convention.

La Compagnie Lamport et Holt n'a pas admis l'interprétation donnée à la clause relative au pavillon, et elle a intenté un procès à l'État.

4° Comme aucune disposition du contrat n'attribue aux concessionnaires la faculté de ne pas desservir Rio — escale obligatoire — lorsque les provenances de ce port sont soumises à des mesures sanitaires, que la convention les exonère simplement dans des cas semblables de l'amende de 10,000 francs prévue pour le non-accomplissement d'une escale obligatoire, le Gouvernement a signifié aux intéressés qu'aucun des avantages inscrits dans le contrat n'est dû lorsque le port brésilien n'est pas desservi pour cause de quarantaine à Montevideo.

Sur cette question aussi les concessionnaires ne se sont pas ralliés à la manière de voir du Département.

Le payement des primes de vitesse et la restitution des taxes de pilotage, feux et fanaux, ont été refusés par l'administration pour les traversées qui ont été accomplies, après les notifications ci-dessus, dans des conditions s'écartant des clauses du contrat.

§ 3. SERVICE POSTAL D'ANVERS SUR NEW-YORK ET SUR PHILADELPHIE.

En vertu de la convention intervenue le 14 mars 1882 entre le Gouvernement et les concessionnaires, les départs d'Anvers pour Philadelphie et *vice-versa*, qui s'effectuaient de six en six semaines, sont devenus mensuels à partir du mois de mai 1883.

xxiii. L'annexe XXIII résume le mouvement comparé des marchandises et des passagers transportés en 1882 et 1883 par les deux lignes d'Anvers sur New-York et sur Philadelphie. Elle indique, en outre, le taux moyen du frêt depuis l'établissement du service (1874).

Le mouvement général a augmenté d'une manière assez notable.

Il était, pour 1882, de 223,602 tonneaux de marchandises et de 32,801 passagers. En 1883, il est représenté par 252,301 tonneaux de marchandises et 36,643 passagers. Le nombre des traversées, pendant ce dernier exercice, s'est élevé, dans les deux sens, à 126, soit 9 traversées de plus qu'en 1882.

xxiv. L'annexe XXIV renseigne les avantages pécuniaires octroyés aux concessionnaires en 1882 et en 1883.

Ces avantages se sont chiffrés par fr. 538,921-55 en 1882 et fr. 635,467-75 en 1883, ce qui donne par traversée respectivement fr. 4,777-10 et fr. 5,043-59. La différence entre ces deux résultats provient de ce que des amendes considérables avaient été encourues par les concessionnaires en 1882 (fr. 70,615-85); elles n'ont plus été, en 1883, que de fr. 2,062-50.

§ 4. SERVICES SUR L'AUSTRALIE ET SUR L'AFRIQUE.

Service sur l'Australie. — Des départs ont eu lieu chaque mois d'Anvers pour Adélaïde, Sydney et Melbourne. Les steamers de la ligne ont transporté 9,187 tonneaux de marchandises, au taux moyen de £ 1-10-0 par tonne. La moyenne de chargement par traversée (765 tonneaux) a été supérieure de 22 tonneaux à la moyenne en 1882.

Le chiffre des taxes de pilotage et de fanaux restituées aux concessionnaires est de fr. 8,144-40.

Service sur le Cap et la côte orientale d'Afrique. — 10 départs ont été accomplis en 1883. Les paquebots de la ligne ont pris à Anvers 649 tonneaux de marchandises, au taux moyen de £ 2-2-11^d. La moyenne de chargement par bateau n'a été que de 65 tonneaux environ. (En 1882, elle avait été de 95 tonneaux.)

La convention pour l'établissement de cette ligne a été résiliée, et le service a cessé de fonctionner depuis le mois de novembre.

Le total des taxes de pilotage et fanaux restituées à la Compagnie pour les voyages faits en 1883 est de fr. 5,847-95.



ANNEXES.

ACTIF.

N° I. — *Compte de premier*

	CAPITAUX EFFECTIFS.	ANNUITÉS de RACHAT CAPITALISÉES.	TOTAUX.
A. Route, bâtiments et travaux d'art.			
Premier établissement des lignes	306,288,185 90	"	855,412,480 12
{ construites par l'Etat et exploitées (*)	5,204,906 45	"	
{ en construction	125,133,848 75	"	
Coût des lignes rachetées par l'Etat.	124,225,041 01	294,560,498 01	
Capital dû pour rachat de lignes exploitées	15,681,855 27	"	15,681,855 27
Parachèvement des lignes (*)	4,481,654 47	"	47,128,626 90
{ construites pour compte de l'Etat.	56,758,597 85	"	
{ rachetées par l'Etat	5,908,594 60	"	
{ exploitées par l'Etat moyennant redevances			
B. Dépendances des stations.			
Excentriques, rails mobiles, évitements, plates-formes tournantes, réservoirs, colonnes hydrauliques, candélabres, machines et outillage des ateliers, pavés, etc.	51,251,650 45	"	51,251,650 45
C. Dépenses générales.			
Etudes de projets de construction de lignes, personnel, mobilier et frais de bureau	8,121,051 70	"	8,121,051 70
D. Matériel de traction et de transport.			
Matériel affecté au service du réseau entier des chemins de fer exploités par l'Etat	228,561,965 21	13,600,000 "	241,961,965 21
E. Avances.			
Avances pour assurer l'approvisionnement de rails en attendant la réalisation de vieux matériaux	2,000,000 "	"	2,000,000 "
Capitaux avancés aux sociétés pour les lignes en cours de construction	(2) 10,709,517 "	"	10,709,517 "
Capital représentatif de la quote-part d'annuité à bonifier par les Bassins-Houillers	"	11,658,153 09	11,658,153 09
Fr.	(4) 902,086,444 61	319,793,651 10	(5) 1,221,883,075 74

(1) Les frais de parachèvement de ces lignes sont confondus avec les dépenses de premier établissement.

(2) Non compris les dépenses de parachèvement sur fonds budgétaires, s'élevant à fr. 10,583,279-05 (voir annexe IV).

(3) Dans les comptes rendus antérieurs, ces avances pour les lignes non exploitées étaient comprises dans le coût des lignes « construites pour compte de l'Etat et exploitées » (voir 3^e rubrique de l'actif ci-dessus).

(4) En retranchant de cette somme l'amortissement indirect de fr. 4,671,999-84, porté ci-contre, l'on retrouve le capital de fr. 897,414,444-80 servant de base aux charges de l'exercice 1883. Ce même amortissement déduit du capital total, réduit celui-ci à fr. 1,217,213,075-90 (voir p. 5).

établissement au 31 décembre 1883.

PASSIF.

		CAPITAUX	ANNUITÉS	TOTAUX.
		EFFECTIFS.	do RACHAT CAPITALISÉES.	
A. Reste à amortir.				
Trésor public.	Dépenses pour lignes exploitées.	853,674,062 28	"	851,567,244 88
	Id. Id. en cours de construction	5,200,076 98	"	
	Capitaux avancés aux sociétés de construction	10,606,582 82	"	
	Avances pour rails d'approvisionnement	1,996,722 50	"	
	Capital dû par l'État	15,605,782 69	"	
Diverses compagnies de chemins de fer.		"	509,952,959 42	509,952,959 42
B. Amortissement (*).				
Direct.	Remboursé au Trésor	32,163,546 95	"	42,087,109 21
	Sur capital dû	76,070 88	"	
	Payé par annuités	"	9,843,691 68	
Indirect.	Vente d'immeubles.	2,918,924 97	"	4,671,999 84
	Participation des villes dans certains travaux	591,181 88	"	
	Cession de la ligne de Landen à Saint-Troude	1,361,892 99	"	
Fr.		(*) 902,086,444 64	519,798,631 10	1,221,885,075 74

(* L'on renseigne sous cette rubrique, à titre d'amortissement fictif, le solde disponible du chemin de fer, ce qui avait pour conséquence de réduire erronément à due concurrence, les sommes restant à amortir. — Ce solde figurera désormais au compte financier.

ploitation. — Année 1885.

AVOIR.

Recettes brutes de l'exploitation.	Voyageurs fr.	59,428,171 80	121,847,653 18
	Bagages	967,797 45	
	Petites marchandises	8,449,772 80	
	Grosses marchandises	69,241,088 35	
	Finances	215,152 17	
	Équipages	48,824 77	
	Chevaux et bestiaux	1,268,056 16	
	Produits extraordinaires	2,251,189 65	
	Produits indirects : Location de terrains, de bâtiments, etc.; vente d'herbages, d'objets divers, etc. fr.		102,907 77
		Fr.	121,950,560 92

Charges et ressources.

Soldes des comptes d'exploitation au 31 décembre 1882 fr.	24,254,758 55	25,204,127 88	
Intérêts à 4 p. % des soldes (*)	969,589 53		
Recettes nettes de l'exploitation de l'exercice 1885.	48,489,586 05	40,489,577 77	
Intérêts de ces recettes nettes (2 p. %)	969,791 72		
Intérêts bonifiés par les sociétés du chef des capitaux qui leur ont été avancés. (*)	428,572 68	452,656 41	
Intérêts de ces bonifications (1 p. %)	4,285 75		
Quote-part d'annuité due par les Bassins-Houillers ou par leurs ayants droit.		(*) 492,906 88	
		Fr.	75,589,068 94

(*) Dans les situations précédentes, ces sommes étaient déduites des charges ci-contre. Il a paru plus rationnel de renseigner, d'une part, les sommes liquidées, et, d'autre part, les intérêts et les parties d'annuités bonifiées au Trésor en exécution des lois du 31 janvier 1875-1^{re}/26 juin 1877.

N° IV. — *Compte de profits et pertes, de l'origine au 31 décembre 1883.*

ANNÉES.	EXPLOITATION.				CHARGES financières y compris les redevances variables	SOLDE ANNUEL.	
	RECETTES brutes.	DÉPENSES SUR FOND BUDGÉTAIRES.		RECETTE nette. (a)		EXCÉDENT.	INSUFFISANCE
		FRAIS d'exploitation	PARACHÈVEMENT et amélioration.				
1835 à 1868	602,803,862 68	355,016,389 77	5,500,110 37	302,257,062 54	259,031 563 87	70,853,622 52	28,548,123 85
1869	43,508,076 52	23,039,901 82	263,830 "	19,304,344 70	12,692,127 61	6,612,217 06	"
1870	45,378,481 33	25,337,710 51	302,905 "	19,737,865 82	12,830,628 68	6,907,237 14	"
1871	66,970,238 95	31,955,644 05	296,945 "	31,717,649 00	19,585,491 63	12,132,158 27	"
1872	69,835,060 54	41,958,736 98	416,772 92	27,459,650 64	22,137,643 76	5,321,906 88	"
1873	85,978,738 49	62,672,766 16	346,816 "	22,959,156 33	31,782,865 67	"	8,821,709 34
1874	87,286,753 80	59,912,926 23	374,387 27	26,968,840 30	33,016,374 83	"	6,047,734 53
1875	89,295,379 39	59,246,580 39	234,158 30	29,814,640 70	35,086,897 08	"	5,272,256 38
1876	90,630,148 43	56,854,596 47	222,444 06	33,553,107 88	36,515,251 63	"	2,962,143 75
1877	90,414,053 20	53,665,494 76	203,855 24	34,344,603 20	40,066,521 81	"	5,521,918 61
1878	95,795,560 71	57,696,922 98	215,413 36	27,883,224 37	41,889,802 22	"	4,106,577 85
1879	100,190,995 90	58,913,740 63	449,091 23	40,828,164 04	42,532,877 69	"	1,704,713 63
1880	113,873,374 63	67,652,168 41	467,530 24	45,753,675 98	45,795,463 49	"	41,787 51
1881	113,438,234 76	71,451,448 61	658,272 34	41,368,513 81	48,891,157 20	"	7,492,643 39
1882	119,344,024 71	74,237,587 02	313,161 48	44,793,276 21	51,864,070 87	"	7,070,794 66
1883	121,930,560 92	73,141,688 67	319,286 20	48,489,556 05	52,273,215 94 (1)	"	(1) 3,753,629 89
Totaux.	1,996,752,944 96	1,178,714,403 46	10,585,279 03	807,453,262 47	787,092,151 01	101,827,141 87	81,376,033 41
		1,189,299,682 49				(1) Solde : 20,451,108 46	

(1) Voir pp. 10 et 11, la justification de ces chiffres. — Les résultats de 1885, reflètent seuls les rectifications des intérêts réciproques. Sans ces rectifications, les charges s'élevaient à fr. 84,147,051 06
Le solde passif de l'année à 5,637,463 01
et le solde actif depuis l'origine à 18,577,275 54

(a) Il est nécessaire de faire remarquer que la *recette nette* varie selon le point de vue à considérer :

Elle s'élève en 1883 à fr. 48,489,586 05, en déduisant des recettes brutes les dépenses d'exploitation, y compris les travaux d'amélioration (tableau II et p. 41) ;

Elle est de fr. 48,808,872-23, lorsqu'on défalque des dépenses fr. 319,286-20, appliqués à des travaux de parachèvement ou d'amélioration (voir p. 19) ;

Elle atteint fr. 49,459,377-77, lorsqu'on y ajoute les intérêts du compte courant (voir p. 5), pour obtenir le produit propre à l'exercice considéré ;

Elle se réduit enfin à fr. 44,676,018-46, lorsqu'on en retranche les redevances (fr. 4,783,359-31), pour établir le rapport du capital applicable au réseau appartenant à l'État (voir tableau VI).

N° V. — Revenu du capital consacré aux lignes payables comptant et exploitées.

ANNÉES	CAPITAL DÉPENSÉ ET AVANCES FAITES AUX SOCIÉTÉS DE CONSTRUCTION.						CAPITAL consacré aux lignes payables comptant et exploitées.	PARTIE de recette nette disponible pour le service des capitaux ci-contre.	RAPPORT P. % (2).
	CAPITAL dépensé et avances faites pendant l'année.	A déduire : les allocations d'immeubles et les subsides des villes.	Reste au compte du chemin de fer pour chaque année.	Capitaux accumulés					
				restant à amortir.	amortis.	Ensemble.			
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
1835 à 1868	251,093,004 38	3,417,854 87	248,275,809 51	237,092,607 84	11,193,201,07	248,275,809 51	248,275,809 51	200,478,052 78	"
1869	4,880,821 02	119,683 13	4,761,137 89	241,100,795 63	11,930,151 77	253,036,947 40	244,154,417 32	15,115,503 14	6.252
1870	9,091,516 71	27,710 20	9,063,800 42	249,370,529 15	12,730,218 67	262,100,747 82	248,673,417 43	15,392,402 85	6.328
1871	26,453,301 06	15,308 40	26,438,082 57	274,950,780 33	13,588,050 06	288,538,830 39	273,415,525 43	21,521,632 14	8.004
1872	33,590,850 16	5,344 09	33,585,506 07	307,803,811 88	14,520,524 68	322,324,336 46	304,452,491 80	15,986,628 50	5.494
1873	86,815,090 14	2,423 48	86,813,266 66	393,342,419 32	15,595,183 80	408,937,603 12	389,036,493 38	5,858,155 82	1.565
1874	21,617,378 17	11,229 65	21,606,148 52	413,804,733 50	16,739,016 14	430,543,751 64	417,732,968 34	9,840,606 06	2.407
1875	36,804,003 16	7,573 50	36,796,429 66	449,367,494 46	17,972,686 81	467,340,181 30	456,209,399 99	12,406,292 41	2.834
1876	21,223,538 68	105,608 65	21,117,930 03	469,176,389 90	19,281,721 43	488,458,111 33	478,383,326 20	15,761,405 47	3.351
1877	95,161,969 57	48,877 85	95,113,091 72	562,813,505 63	20,757,697 42	583,571,203 05	567,236,768 82	17,387,306 96	3.221
1878	53,455,815 14	224,539 67	53,231,255 47	614,445,378 56	22,357,079 96	636,802,458 52	617,829,760 02	21,177,095 32	3.461
1879	39,439,022 50	100,189 16	39,338,833 34	652,094,211 90	24,047,079 96	676,141,291 86	652,737,051 53	23,660,546 39	3.706
1880	50,766,783 04	121,445 88	50,645,337 16	700,928,849 06	25,857,779 96	726,786,629 02	724,561,146 58	27,779,197 63	3.956
1881	59,702,053 75	237,086 45	58,464,967 30	757,438,816 36	27,812,779 06	785,251,596 32	782,429,353 35	23,203,316 30	3.049
1882	62,695,160 01	107,137 84	62,588,023 07	817,918,439 43	29,921,179 96	847,839,619 39	849,701,847 02	26,865,239 53	3.226
1883	36,012,932 06	119,960 84	35,892,972 14	851,567,244 58	32,165,346 95	883,732,591 53	881,500,221 35	31,334,914 34	3.604 (4)
Total fr.	888,404,591 37	4,671,999 84	883,732,591 53	851,567,244 58	32,165,346 95	883,732,591 53	881,500,221 35	"	"

(1) Par suite d'une erreur de report ce chiffre a figuré précédemment pour deux millions de moins.

(2) Pour établir ce rapport l'on a pris pour base du calcul, le capital moyen exploité pendant l'exercice considéré. Dans le passé l'on ajoutait, arbitrairement, au capital de l'exercice antérieur, la moitié des sommes dépensées pour les lignes ouvertes au public en cours d'exercice, et le capital proportionnel à la date des reprises, lorsqu'il s'agissait de rachat de lignes, ce dernier mode de calcul étant plus rationnel a donc été appliqué dans les deux cas.

(3) En ajoutant les avances et les paiements s'élevant à fr. 43,914,225-45, pour les lignes en cours de construction, on retrouve le capital de fr. 897,414,444-80, servant de base aux charges (voir p. 5). Pour que le rapport soit établi uniformément sur le capital utile, l'on a déduit pour tous les exercices, les sommes appliquées aux lignes en voie de construction.

(4) Si de la recette nette disponible, l'on retranche les intérêts (voir p. 5), il reste fr. 50,565,122-62 et le rapport est 3.495 p. %.

N° VI. — *Revenu du CAPITAL ENTIER engagé dans les lignes exploitées appartenant à l'État.*

ANNÉES.	CAPITAL assumé par le Trésor. (Tableau I)		Capital engagé dans les lignes exploitées.			Partie des recettes disponibles pour le service des capitaux ci-contre.	Rapport p. o/o du revenu de l'entreprise. (2)
	CAPITAL payable comptant.	Capital représentatif des annuités servies.	CAPITAL payable comptant.	Capital représentatif des annuités.	ENSEMBLE.		
1	2	3	4	5	6	7	8
1835 à 1869	256,874,485 40	13,235,505 51	244,154,417 32	13,235,505 51	257,369,922 83	15,787,833 14	6.191
1870	265,666,002 11	13,235,505 51	246,673,417 43	13,235,505 51	261,908,922 94	16,264,732 85	6.264
1871	202,119,303 17	26,835,505 51	273,415,625 43	26,835,505 51	300,251,030 94	22,769,962 14	7.700
1872	325,710,243 33	26,835,505 51	304,452,491 90	26,835,505 51	331,287,997 41	17,324,218 50	5.458
1873	412,525,033 47	119,562,030 51	389,036,493 38	119,562,030 51	508,598,523 89	11,525,830 82	2.334
1874	434,143,311 64	119,562,030 51	417,732,968 34	119,562,030 51	537,294,998 85	15,508,441 66	2.935
1875	470,947,314 80	119,562,030 51	436,209,390 90	119,562,030 51	575,771,430 50	18,074,332 41	3.243
1876	492,170,853 48	119,562,030 51	478,383,326 20	119,562,030 51	597,945,356 71	23,018,322 13	3.902
1877	537,332,823 05	319,798,631 10	567,236,798 62	290,703,243 42	857,940,042 24	30,782,018 10	3.707
1878	640,788,638 19	319,798,631 10	617,929,760 02	293,612,782 18	911,442,542 20	33,918,740 74	3.756
1879	680,227,660 69	319,798,631 10	652,737,051 53	296,522,320 94	949,259,372 47	36,707,739 63	3.904
1880	743,494,443 73	319,798,631 10	724,561,146 58	299,431,839 70	1,023,993,406 28	40,749,553 59	4.068
1881	809,421,600 28	319,798,631 10	782,429,353 35	302,341,395 46	1,084,770,751 81	36,297,023 98	3.413
1882	871,833,957 80	319,798,631 10	849,791,847 92	305,230,937 61	1,155,042,785 53	40,082,529 93	3.530
1883	902,036,444 64	319,798,631 10	881,500,221 35	308,160,498 01	1,189,660,719 36	41,676,018 46	3.794
	1,221,883,073 74						

(1) Ce tableau ayant pour but d'établir le revenu des capitaux *dépensés* par l'État et des capitaux *représentatifs des annuités*, l'on a déduit des recettes nettes effectives les redevances des lignes exploitées moyennant 50 p. o/o des recettes. (Voir note *lit. A* du tableau IV.)

(2) Voir renvoi n° 2 du tableau précédent.

(3) Si l'on déduit des recettes nettes de 1883, l'intérêt de fr. 969,791-72, il ne reste disponible que fr. 43,706,220-74 et le rapport descend à 3.712.

N° VII. — Différences annuelles d'une part entre les produits nets et les charges financières, et d'autre part, entre les résultats kilométriques de l'exploitation.

ANNÉES	LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE.	AUGMENTATION OU DIMINUTION ANNUELLE (1) :		RÉSULTAT DE L'EXPLOITATION PAR KILOMÈTRE DE VOIE.			
		du PRODUIT NET.	des charges financières.	RECETTES BRUTES.	DÉPENSES sur fonds budgétaires (2).	RECETTES nettes pour couvrir les charges financières (3).	CHARGES FINANCIÈRES. (4)
	Kilomèt.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
1835	43	—	—	20,720	42,988	7,732	45,383
1836	36	+ 293,943	+ 226,126	22,933	44,976	10,957	41,836
1837	91	— 466,446	+ 992,455	45,581	43,075	2,506	45,589
1838	203	+ 422,319	+ 1,493,497	45,262	43,536	4,726	42,867
1839	273	+ 853,075	+ 539,859	45,688	41,280	4,408	41,729
1840	325	+ 1,074,576	+ 252,402	46,480	9,471	7,009	40,628
1841	341	— 533,809	+ 1,125,664	48,422	13,307	5,145	43,430
1842	399	+ 1,031,178	+ 955,365	48,802	14,846	6,956	43,872
1843	485	+ 756,017	+ 631,927	48,616	11,335	7,281	42,716
1844	560	+ 2,100,706	+ 305,265	20,085	40,027	40,058	41,558
1845	560	+ 449,310	+ 200,429	22,180	44,320	40,860	44,918
1846	560	+ 200,244	+ 263,016	24,285	43,068	11,217	42,385
1847	570	— 812,778	+ 251,282	25,923	46,329	9,594	42,608
1848	595	— 1,961,479	+ 369,329	20,677	44,782	5,895	42,700
1849	625	+ 1,484,142	+ 336,441	21,265	43,278	7,987	42,664
1850	625	+ 933,659	+ 474,042	24,172	44,692	9,480	42,779
1851	625	+ 4,562,636	+ 24,104	25,142	44,161	14,984	42,978
1852	625	+ 4,222,071	+ 8,642	27,850	43,914	13,936	42,991
1853	631	+ 4,406,828	+ 132,189	31,297	45,264	16,033	43,077
1854	637	+ 4,412,452	+ 310,737	35,712	47,612	18,100	43,442
1855	652	+ 162,721	+ 330,004	37,767	49,834	17,993	43,716
1856	713	— 4,625,215	+ 255,340	34,649	20,530	14,419	42,901
1857	745	+ 1,353,160	+ 865,871	34,361	49,032	15,329	43,509
1858	746	+ 920,455	+ 210,910	36,703	20,461	16,542	43,772
1859	746	+ 1,061,724	— 46,062	37,772	49,806	17,966	43,784
1860	747	+ 1,918,823	— 72,753	39,740	49,230	20,510	43,634
1861	749	+ 2,982,965	— 80,009	45,038	20,600	24,438	43,705
1862	749	— 659,682	— 9,559	43,607	20,050	23,557	43,693
1863	749	— 542,332	+ 473,417	45,389	22,556	22,833	43,924
1864	749	+ 4,289,143	+ 162,092	48,476	23,923	24,553	44,439
1865	749	+ 567,431	+ 229,695	51,302	25,990	25,312	44,447
1866	790	— 2,532,170	+ 1,070,965	48,486	27,694	20,792	45,052
1867	863	— 945,808	+ 582,929	46,544	28,574	17,973	44,455
1868	863	+ 1,832,673	+ 367,750	48,652	28,556	20,696	44,881
1869	863	+ 1,961,326	— 150,030	50,415	28,046	22,369	44,707
1870	869	+ 433,521	+ 138,501	52,219	29,506	22,713	44,765
1871 (5)	4,422	+ 14,979,784	+ 6,754,863	47,096	24,791	22,303	43,773
1872	4,470	— 4,258,099	+ 2,552,152	47,507	28,827	18,680	45,060
1873 (6)	4,875	— 4,500,394	+ 9,645,222	45,853	(33,610)	42,245	46,951
1874	4,929	+ 4,009,634	+ 1,233,709	45,249	(10) 31,268	43,981	47,416
1875	1,966	+ 2,843,800	+ 2,070,322	45,420	(30,255)	45,165	47,846
1876	2,053	+ 3,738,467	+ 1,428,355	44,145	27,802	46,343	47,786
1877 (7)	2,145	+ 991,495	+ 3,551,270	42,451	26,046	46,105	48,679
1878 (8)	2,441	+ 3,333,621	+ 1,923,280	39,244	23,725	45,519	47,182
1879	2,553	+ 2,944,940	+ 543,075	39,244	23,252	45,992	46,660
1880 (7)	2,702	+ 4,925,512	+ 3,262,536	42,444	25,241	46,933	46,949
1881 (8)	2,841	— 4,365,162	+ 1,085,694	39,950	25,382	44,568	47,206
1882 (9)	2,975	+ 3,404,762	+ 2,982,914	40,415	25,059	45,056	47,433
1883	3,045	+ 3,696,310	+ 817,143	40,049	24,425	45,924	47,301

(1) Y compris les redevances dues aux Compagnies dont l'État exploite les lignes. — Au compte rendu de 1882, ces redevances étaient déduites et portées avec les dépenses d'exploitation.

(2) Dépenses d'exploitation.

(3) Exploitation des lignes des Bassins-Houillers.

(4) Rachat du Luxembourg.

(5) Rachat des Bassins-Houillers, de Dendre-et-Waes et de Pepinster à Spa.

(6) Rachat de lignes dans les Flandres.

(7) Rachat d'Anvers à la frontière néerlandaise.

(8) Rachat de Marbehan à Virton.

(9) Rachat de Lierre à Turnhout.

(10) Cherté des charbons et des fers.

N° VIII. — Recettes et dépenses de

DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	Année 1882.	Année 1883.	DIFFÉRENCES POUR 1883.			
			En plus.	En moins.		
Dépenses.						
Services communs.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	605,825 »	810,000 »	»	206,175 »	
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	177,200 »	180,791 76	»	3,591 76	
	Matériel et fournitures de bureau	900,000 »	980,000 »	»	80,000 »	
	Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'administration	40,000 »	40,000 »	»	»	
	Secours aux ouvriers qui se trouvent dans une position malheureuse	52,000 »	52,000 »	»	»	
	Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité	53,684 21	51,794 77	1,889 44	»	
	Conférences des chemins de fer belges et conférences internationales	2,000 »	3,070 65	»	1,070 65	
		1,788,709 21	2,047,657 18	— 258,947 97		
	Voies et travaux.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,505,990 »	1,523,523 »	»	19,533 »
		Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	9,884,270 »	9,640,770 »	»	243,500 »
Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie		5,692,100 »	5,692,100 »	»	»	
Travaux d'entretien et d'amélioration, outils, ustensiles, objets divers, loyers de locaux		2,923,943 »	3,036,943 »	»	113,000 »	
		17,708,503 »	17,915,140 »	— 206,637 »		
Traction et matériel.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,352,020 »	1,438,480 »	95,540 »	»	
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	13,440,400 »	13,462,000 »	»	21,600 »	
	Primes d'économie et de régularité	347,800 »	364,800 »	»	17,000 »	
	Combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois	6,163,000 »	6,188,100 »	»	25,100 »	
	Entretien, réparation et renouvellement du matériel	8,891,200 »	9,930,000 »	»	1,038,800 »	
		32,376,420 »	35,603,380 »	— 3,226,960 »		
Transports.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	8,919,140 »	8,703,263 »	215,875 »	»	
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	5,665,200 »	5,723,100 »	»	57,900 »	
	Primes pour encourager la marche régulière des trains	590,000 »	590,000 »	»	»	
	Frais d'exploitation	2,071,000 »	1,974,000 »	97,100 »	»	
	Camionnage : Prise et remise à domicile	1,800,000 »	1,816,000 »	»	16,000 »	
	Pertes et avaries; indemnités du chef d'accidents survenus sur le chemin de fer, contentieux	548,000 »	674,000 »	»	126,000 »	
	Redevances aux compagnies pour l'usage de leur matériel	17,000 »	69,513 98	»	52,513 98	
		19,410,540 »	19,535,680 98	+ 125,140 58		
Contrôle des recettes.	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,751,020 »	1,640,480 »	90,540 »	»	
	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	79,600 »	81,989 30	»	2,389 30	
	1,830,620 »	1,722,469 30	+ 108,150 70			
Liquidation des dépenses se rattachant aux exercices antérieurs	+ 166,580 66	— 91,379 16	+ 257,959 82			
Dépenses d'exploitation fr.	75,460,974 87	74,330,743 30	+ 1,130,231 57			

(1) Sans les dépenses de parachèvement sur fonds budgétaires, on a : fr. 75,441,688-67 et fr. 74,237,537-02.

l'exploitation en 1885 et en 1882.

DÉSIGNATION DES RECETTES.	Année 1883.	Année 1882.	DIFFÉRENCES POUR 1883.	
			En plus.	En moins.
Produits ou droits constatés.				
Voyageurs	59,425,171 80	58,707,890 05	717,281 77	»
Bagages	967,797 45	937,031 03	50,746 42	»
Petites marchandises	8,449,772 80	7,552,225 56	897,547 44	»
Grosses —	69,241,688 55	68,568,926 24	672,762 11	»
Produits directs de l'exploitation: Équipages	48,824 77	40,546 20	8,478 57	»
Finances	215,152 17	225,877 65	»	10,725 46
Chevaux et bestiaux	1,268,036 16	1,160,201 70	107,834 46	»
Produits extraordinaires	2,251,180 65	2,065,785 22	167,406 45	»
Ensemblefr.	121,847,655 15	119,236,501 41	2,602,077 20	10,725 46
Produits indirects : Location de terrains, de bâtiments, etc.; vente de mobilier, de plantations, d'objets non réclamés, etc.	102,907 77	87,725 50	15,184 47	»
Totauxfr.	121,950,560 92	119,344,024 71	2,617,261 67	10,725 46
Pour mémoire : Prix réduits consentis sur les transports	1,567,500 82	1,307,091 99	2,606,536 21	60,408 83

N° XIII. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Mouven

NATURE DES TRANSPORTS.	DÉSIGNATION													
	ANVERS A GAND.		CHIMAY.		FLANDRE OCCIDENTALE.		GAND-EECLOO-BRUGES.		GAND A TERNEUZEN.		GRAND CENTRAL BELGE.		HASSEI	
	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	
Voyageurs	1 ^{re} classe (nombre.)	32,879 ⁽¹⁾	71,552	2,952	5,704	38,403	94,754	9,085	16,705	7,697	13,053	113,470	232,593	91
	2 ^e — (—)	217,299 ⁽¹⁾	249,968	21,389	24,167	203,430	294,710	118,156	129,493	45,253	50,951	483,017	614,587	6,44
	3 ^e — et prix réduits (—)	755,359 ⁽¹⁾	460,020	214,127	124,387	1,566,441	1,039,425	316,507	207,615	179,259	121,633	3,864,208	2,498,087	51,07
	Ensemble. (—)	1,005,537 ⁽¹⁾	781,540	238,468	154,258	1,808,274	1,428,889	443,748	353,513	232,209	185,637	4,460,695	3,375,267	58,43
Bagages	taxés au minimum (colis.)	4,315	740	"	"	42,875	22,214	1,594	926	890	899	23,757	65,448	92
	— au poids (quintaux.)	5,687	7,405	1,442	3,606	17,461	1,730	1,469	1,730	633	899	38,905	65,448	99
	Ensemble.	—	7,845	—	3,606	—	22,214	—	2,656	—	899	—	65,448	—
Petites marchandises	taxées au minimum (expéditions.)	34,753	47,091	"	"	192,517	80,268	49,831	20,604	12,947	4,618	187,104	344,358	12,52
	— au poids (quintaux.)	55,803	79,146	15,419	25,849	230,282	402,986	29,416	24,492	15,319	4,175	253,048	344,358	8,45
	Ensemble.	—	96,237	—	25,849	—	483,254	—	45,096	—	8,793	—	344,358	—
Grosses marchandises	taxées au minimum (expéditions.)	8,414	17,311	"	"	23,558	24,567	5,669	6,902	1,372	435	41,210	10,773,639	89
	— au poids (tonnes.)	52,922	194,492	257,204	486,141	513,416	1,030,738	76,793	133,930	165,179	140,307	4,766,393	10,773,639	28,34
	Ensemble.	—	211,803	—	486,141	—	1,055,305	—	140,832	—	140,742	—	10,773,639	—
Finances (groups.)	3,384	1,854	576	1,122	35,123	5,835	4,054	1,215	65	327	1,655	677	44	
Equipages	transportés à grande vitesse (nombre.)	"	"	5	89	42	145	2	19	"	"	45	1,434	"
	— à petite — (—)	7	142	"	"	"	"	"	"	"	"	44	1,257	"
	Ensemble. (—)	7	142	5	89	42	145	2	19	"	"	89	2,691	"
Chevaux et bestiaux	transportés à grande vitesse (nombre.)	"	"	25	530	1,187	20,043	36	665	"	"	9,959	16,662	"
	— à petite — (—)	12,761	24,412	2,125	29,726	693	7,294	1,647	17,989	230	1,918	212,033	144,912	43
	Ensemble. (—)	12,761	24,412	2,150	30,256	1,880	27,337	1,683	18,654	230	1,918	221,992	164,604	43
Produits extraordinaires (francs.)	—	33,206	—	64,233	—	15,739	—	35,804	—	14,612	—	125,935	—	
Recettes brutes d'exploitation Totaux. (—)	—	1,157,039	—	765,554	—	2,738,718	—	597,789	—	352,928	—	14,849,589	—	
Dépenses — — — — — (—)	—	725,336	—	681,757	—	1,491,180	—	350,806	—	280,954	—	7,940,519	—	
Excédent.	des recettes sur les dépenses (—)	—	431,703	—	83,797	—	1,247,538	—	246,983	—	71,977	—	6,909,040	—
	des dépenses sur les recettes (—)	—	"	—	"	—	"	—	"	—	"	—	"	—
Rapport p. % des dépenses aux recettes brutes d'exploitation. . .	—	62.69 p. %	—	89.05 p. %	—	54.45 p. %	—	58.68 p. %	—	79.49 p. %	—	53.47 p. %	—	

(1) Depuis 1885, les coupons « aller-retour » et les cartes d'abonnement d'ouvriers, utilisés sur la ligne d'Anvers à Gand, sont comptés
(2) Y compris le mouvement (208,940 voyageurs) et la recette (85,609 francs) des trains dits de tramway, organisés sur la section de Liège

respectivement pour deux et pour douze voyages. Antérieurement à 1885, ces coupons et ces cartes n'étaient comptés que pour un à Visé.

vement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1885.

DISTRIBUTION DES COMPAGNIES.																PROPORTION P. % relativement A LA RECETTE	
SASSELT A MAESEYCK.		LIÈGE A MAESTRICHT.		LIÉGEOIS-LIMBOURGEOIS.		MALINES A TERNEUZEN.		NORD BELGE.		TAVIERS A EMBRESIN.		TERMONDE A ST-NICOLAS.		ENSEMBLE.		de chaque tarif.	générale.
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.		
912	2,292	22,749	36,062	44,373	53,943	17,598	22,086	280,029	692,340	225	404	4,286	4,281	544,658	1,245,466	11.67	3.40
6,443	40,842	94,575	80,329	412,632	499,924	82,458	64,922	544,541	662,216	46,000	40,369	34,562	20,514	2,006,425	2,442,659	22.88	6.07
54,075	46,879	742,052(?)	345,242(?)	390,554	319,369	486,559	225,069	2,754,496	4,534,194	"	"	455,949	63,989	44,476,583	6,985,879	65.45	17.37
58,430	59,983	859,376(?)	461,603(?)	547,556	573,233	586,315	342,077	3,579,036	2,888,750	46,225	40,470	491,797	88,784	44,027,666	40,674,004	100. "	26.54
928	464	"	"	4,488	2,356	2,260	4,470	"	"	"	"	974	486	49,078	243,893	100. "	0.64
993	4,055	44,982	10,583	4,460	42,443	4,384	2,004	54,584	110,282	"	"	443	445	436,440			
—	4,549	—	46,583	—	44,799	—	3,474	—	110,282	"	"	—	904	—	243,893	100. "	0.64
42,520	5,569	"	"	93,970	35,292	58,844	53,719	"	"	"	"	38,824	43,724	681,340	1,458,588	100. "	3.63
8,432	5,457	40,463	33,657	74,820	400,548	24,942		318,015	"	490,789	2,297	3,674	19,445	42,575		4,084,361	
—	44,026	—	33,657	—	435,840	—	53,719	—	490,789	—	3,674	—	26,299	—	4,458,588	100. "	3.63
895	4,552	"	"	42,046	44,449	4,407	5,847	"	"	"	"	2,887	2,301	400,428	25,494,639	100. "	62.63
28,344	49,350	392,634	575,607	725,325	4,385,587	340,462	483,310	7,498,452	9,759,453	23,048	30,376	64,994	75,675	44,874,566			
—	50,902	—	575,607	—	4,400,006	—	489,457	—	9,759,453	—	30,376	—	77,976	—	25,494,639	100. "	62.63
441	226	2,088	703	8,467	2,696	4,704	4,272	452,516	20,864	"	"	3,449	572	216,492	37,360	100. "	0.09
4	27	4	9	46	4,242	"	"	"	"	"	"	44	456	423	3,424	51.54	0.005
"	"	"	"	"	"	4	45	67	4,524	"	"	"	"	419	2,938	48.49	0.005
4	27	4	9	46	4,242	4	45	67	4,524	"	"	44	456	242	6,059	100. "	0.04
"	"	384	8,207	683	47,280	87	4,646	"	"	"	"	5	43	42,366	65,076	46.04	0.46
433	6,449	644	7,443	3,224	52,493	250	2,525	30,027	44,439	"	"	397	2,374	264,464	344,374	83.99	0.85
433	6,449	4,028	45,350	3,907	69,773	337	4,474	30,027	44,439	"	"	402	2,447	276,830	406,450	100. "	4.04
—	24,400	—	44,532	—	46,089	—	72,539	—	4,727,455	—	"	—	4,990	—	2,203,234	—	5.48
—	454,202	—	4,439,314	—	2,243,678	—	936,421	—	45,042,953	—	44,547	—	202,095	—	40,221,497	—	100. "
—	459,485	—	643,484	—	4,487,406	—	583,742	—	7,402,933	—	25,420	—	434,988	—	21,907,434	—	
—	"	—	495,833	—	756,572	—	352,379	—	7,640,020	—	49,397	—	67,107	—	48,314,063		
—	8,283	—	"	—	"	—	"	—	"	—	"	—	"				
—	405.48 p. %	—	56.48 p. %	—	66.28 p. %	—	62.36 p. %	—	49.24 p. %	—	56.43 p. %	—	66.79 p. %	—	54.47 p. %		

pour un seul voyage.

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

Comparaison des

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	NATURE ET CAUSE DES ACCIDENTS.																			
	PAR LE FAIT DU SERVICE. (Collisions et déraillements.)									PAR LE FAIT DES VICTIMES OU (Imprudence, circulation sur la voie,										
	Voyageurs.				Agents des Compagnies.				Ensemble.			Voyageurs.			Agents des Compagnies.					
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
Anvers à Gand.	»	»	»	»	»	»	4	4	»	»	4	4	»	»	»	»	4	4	»	2
Chimay	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Flandre occidentale	»	4	»	4	»	»	»	»	4	»	4	»	»	»	»	4	2	»	3	»
Gand-Eecloo-Bruges	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Gand à Terneuzen	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Grand Central belge	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	»	4	5	6	»	44	»
Hasselt à Maeseyck	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	»	4	»	»	»	»	»	»
Liège à Maestricht	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Liégeois-Limbourgeois	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	»	4	»
Malines à Terneuzen.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	»	4	»	»
Nord belge	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»	»	2	44	34	25	70	»
Taviers à Embresin.	»	»	2	2	»	»	»	»	»	2	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Termonde à Saint-Nicolas	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Totaux pour 1883.	»	4	2	3	»	»	4	4	»	4	3	4	3	4	»	4	48	45	25	88
— pour 1882.	»	»	»	»	»	2	3	5	»	2	3	5	4	4	»	5	23	67	29	119
Différences pour 1883.	»	+1	+2	+3	»	-2	-2	-4	»	-1	»	-1	+2	-3	»	-1	-5	-22	-4	-31

par l'application des intérêts réciproques.

		RESSOURCES.				SOLDES AU 31 DÉCEMBRE.	
Soldes passifs de l'exploitation au 1 ^{er} janvier, y compris les intérêts à 4 p. %.	TOTALES.	Recettes nettes majorées de 2 p. % d'intérêts.	Quote-parts d'annuités, bonifications d'intérêts et intérêts de celles-ci.	Soldes actifs de l'exploitation au 1 ^{er} janvier, y compris les intérêts à 4 p. %.	TOTALES.	ACTIFS.	PASSIFS.
8	9	10	11	12	13	14	15
»	98,077 30	102,525 36	»	»	102,525 36	4,447 97	»
»	308,682 02	402,347 51	»	4,625 89	406,973 40	99,290 43	»
»	894,037 05	232,572 08	»	102,222 10	334,704 18	»	559,842 87
582,236 58	2,504,524 69	357,337 27	»	»	357,337 27	»	2,147,187 42
2,233,074 92	4,968,691 31	1,227,473 93	»	»	1,227,473 93	»	3,741,217 38
3,890,866 08	6,993,149 19	2,323,541 95	»	»	2,323,541 95	»	4,669,607 24
4,856,703 53	8,579,731 08	1,779,056 81	»	»	1,779,056 81	»	6,800,674 27
7,072,701 24	11,739,469 51	2,830,858 73	»	»	2,830,858 73	»	8,908,610 78
9,264,953 21	14,636,604 78	3,601,996 26	»	»	3,601,996 26	»	11,034,608 52
11,475,992 86	17,267,842 66	5,744,716 62	»	»	5,744,716 62	»	11,523,146 04
11,984,071 83	18,021,548 74	6,203,012 57	»	»	6,203,012 57	»	11,818,536 17
12,291,277 62	18,557,106 14	6,407,200 93	»	»	6,407,260 93	»	12,149,815 19
12,635,839 »	19,157,565 22	5,578,227 74	»	»	5,578,227 74	»	13,579,337 48
14,122,510 98	20,894,939 61	3,577,519 25	»	»	3,577,519 25	»	17,317,420 36
18,010,117 17	25,064,078 74	5,091,343 81	»	»	5,091,343 81	»	19,972,734 90
20,771,644 30	27,986,677 65	6,043,676 40	»	»	6,043,676 40	»	21,943,001 25
22,820,721 30	30,079,448 32	7,637,565 28	»	»	7,637,565 28	»	22,441,883 04
23,339,558 36	30,650,139 03	8,884,077 44	»	»	8,884,077 44	»	21,766,061 61
22,636,704 07	30,179,555 28	10,319,042 15	»	»	10,319,042 15	»	19,860,513 13
20,654,933 66	28,597,769 55	11,759,743 39	»	»	11,759,743 39	»	16,838,026 16
17,511,947 21	26,941,288 87	11,925,710 02	»	»	11,925,710 02	»	14,015,569 85
14,576,192 64	23,374,792 85	10,267,999 88	»	»	10,267,999 88	»	13,106,792 97
13,631,064 69	23,322,934 27	11,648,223 30	»	»	11,648,223 30	»	11,674,700 97
12,141,689 01	22,160,546 43	12,587,087 31	»	»	12,587,087 31	»	9,573,459 12
9,956,397 48	20,138,614 23	13,670,045 81	»	»	13,670,045 81	»	6,468,568 44
6,727,311 18	17,004,526 06	15,627,244 79	»	»	15,627,244 79	»	1,377,281 27
1,432,372 52	12,046,670 72	18,669,869 26	»	»	18,669,869 26	6,623,198 54	»
»	10,846,139 48	17,996,993 59	»	6,888,126 48	24,885,120 07	14,039,981 59	»
»	11,246,497 65	17,443,815 45	»	14,600,510 85	32,044,356 30	20,797,858 65	»
»	11,695,813 28	18,758,710 80	»	21,629,773 »	40,388,493 80	28,692,670 52	»
»	12,115,409 46	19,337,490 66	»	29,840,377 34	49,177,868 »	37,062,458 52	»
»	13,203,227 47	16,751,677 01	»	38,544,956 86	55,299,633 87	42,096,406 40	»
»	13,968,529 36	15,820,552 49	»	43,780,282 66	59,600,815 15	45,634,285 79	»
»	14,530,152 61	17,689,878 89	»	47,459,637 23	65,149,536 11	50,619,383 50	»
»	14,559,715 37	19,690,431 59	»	52,644,158 84	72,334,590 43	57,774,875 06	»
»	14,800,750 29	20,132,623 14	»	60,085,870 06	80,218,493 20	65,417,742 91	»
»	21,920,813 55	32,352,002 90	»	68,034,452 63	100,388,455 53	78,465,641 98	»
»	24,168,213 54	28,008,741 65	»	81,604,267 66	109,613,069 31	85,444,795 77	»
»	33,407,551 40	23,418,339 46	»	88,862,587 60	112,280,927 06	78,873,375 66	»
»	34,598,225 49	27,508,217 11	»	82,028,310 68	109,536,527 79	74,938,302 30	»
»	36,084,820 70	30,410,933 51	»	77,935,834 39	108,346,767 90	72,261,947 20	»
»	37,665,268 59	34,224,170 04	26,375 59	75,152,425 09	109,402,970 72	71,737,702 13	»
»	41,072,593 75	35,235,495 26	1,652,060 14	74,607,210 22	111,494,765 62	70,422,171 87	»
»	43,439,689 65	33,640,888 86	1,877,360 60	73,239,058 74	113,757,308 20	(=) 70,317,718 55	»
»	45,262,443 48	41,644,727 32	1,829,741 62	73,130,427 29	116,604,896 23	71,342,452 75	»
»	48,144,822 28	47,668,749 50	1,451,553 45	74,196,150 85	122,316,453 81	74,171,631 53	»
»	51,077,557 38	42,216,284 09	1,591,563 88	77,138,496 79	120,956,344 76	69,868,787 38	»
»	53,359,529 69	45,689,141 78	1,232,639 »	72,663,538 88	119,585,319 61	66,225,789 92	»
»	65,137,960 48	49,459,377 77	925,563 29	63,674,821 52	119,259,762 58	64,121,802 10	»
294,620,483 49		823,602,327 72	10,586,857 57	1,303,048,153 65			
	1,103,473,546 30				2,137,237,338 94	1,317,052,719 07	283,288,928 43
Totaux pour balance. »			1,033,763,792 64			1,033,763,792 64	

N° X. — Relevé, par nature et par cause, des accidents survenus aux

Réseau de l'État.

Numéros d'ordre.	DÉSIGNATION DES CAUSES.	NOMBRE DE CAS			DOMMAGES CAUSÉS AUX PERSONNES.												MATÉRIEL				
		intéressant des trains de voyageurs ou des trains mixtes.	intéressant exclusivement des trains de marchandises, des machines à vapeur, etc.	Total.	Accidents ayant causé des dommages aux personnes.												Attelages rompus ou défaits. Avariés aux essieux. Avariés ou dérangements au mécanisme des freins. Avariés aux bandages, décollages de roues ou de bandages; bois de roues.				
					VOYAGEURS.				AGENTS DE L'ADMINISTRATION.				VICTIMES EN GÉNÉRAL.								
					Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.					
1	Collisions dans les stations	49	47	66	6	0	0	3	3	1	5	7	13	1	5	10	16	1	0	1	0
2	Collisions aux bifurcations	3	19	5	2	0	0	0	0	0	3	0	3	0	3	0	3	0	0	0	0
3	Rencontres de trains se suivant sur la même voie, en dehors de la zone protégée par les signaux fixes des stations ou des bifurcations	4	4	5	1	0	0	0	0	1	2	2	5	1	2	2	5	0	0	0	0
4	Rencontres de trains marchant en sens opposé, en dehors de la même zone	0	1	1	1	0	0	0	0	0	2	0	2	0	2	0	2	0	0	0	0
5	Collisions entre des parties d'un même train, par suite de ruptures d'attelages	2	8	10	4	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	1	1	9	0	1	0
6	Collisions, en pleine voie, avec des wagonnets du service de la route ou des wagons échappés d'une station	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	Déraillements dans une station où le train a fait ou doit faire arrêt	20	29	49	2	0	0	0	0	1	1	2	0	1	1	2	0	2	2	3	6
8	Déraillements en pleine voie, ou dans une station où le train ne doit pas faire arrêt	47	32	49	7	0	0	0	0	2	5	7	0	2	5	7	0	3	5	7	8
	Totaux pour 1883	62	125	187	20	0	0	3	3	2	15	16	33	2	15	19	36	13	7	12	14
	Moyennes des 3 années précédentes	110 $\frac{2}{3}$	196 $\frac{2}{3}$	307 $\frac{2}{3}$	32 $\frac{2}{3}$	0	0	12 $\frac{2}{3}$	22 $\frac{2}{3}$	36	4	20 $\frac{1}{3}$	27 $\frac{2}{3}$	51 $\frac{2}{3}$	4 $\frac{2}{3}$	33	50	87 $\frac{2}{3}$			
	Moyennes des 4 années	98 $\frac{1}{4}$	178 $\frac{3}{4}$	277 $\frac{1}{4}$	29 $\frac{1}{4}$	0	0	9 $\frac{1}{2}$	17 $\frac{3}{4}$	27 $\frac{3}{4}$	3 $\frac{1}{4}$	19	24 $\frac{1}{2}$	47	4	28 $\frac{1}{2}$	42 $\frac{1}{4}$	74 $\frac{3}{4}$			

N° XI. — Accidents de trains. — Année 1883.

ANNÉES.	NOMBRE DE CAS.									
	COLLISIONS dans LES STATIONS.	COLLISIONS aux BIFURCATIONS.	Rencontre de trains sur la même voie en dehors de la zone pro- tégée par les signaux fixes des stations ou des bifurcations.			COLLISIONS entre des portées d'un même train par suite de ruptures d'attaches.	Collisions en pleine voie avec des wagons de la route ou des wagons échappés d'une station.	DERAILEMENTS dans une station où le train a fait ou doit faire arrêt.	Déraillements en pleine voie ou dans une station où le train ne doit pas faire arrêt.	TOTALX.
			Trains se suivant sur la même voie	Trains marchant en sens opposés.						
Trains de voyageurs ou mixtes.										
Moyennes des 3 années pré- cédentes	43 ¹ / ₃	4 ¹ / ₃	2 ¹ / ₃	1	0	1 ² / ₃	34 ² / ₃	23 ¹ / ₃	410 ² / ₃	
1883.	19	3	1	0	2	0	20	17	62	
Moyennes des 4 années . .	37 ¹ / ₄	4	2	³ / ₄	¹ / ₂	1 ¹ / ₄	31	21 ³ / ₄	98 ¹ / ₂	
Trains de marchandises, machines, etc.										
Moyennes des 3 années pré- cédentes	73 ¹ / ₃	5 ² / ₃	7	¹ / ₃	5 ¹ / ₃	3	65 ¹ / ₃	36 ² / ₃	196 ² / ₃	
1883.	47	2	4	1	8	2	29	32	135	
Moyennes des 4 années . .	66 ³ / ₄	4 ² / ₃	6 ¹ / ₄	¹ / ₄	6	2 ³ / ₄	56 ² / ₄	35 ¹ / ₃	178 ³ / ₄	
Trains de toutes espèces.										
Moyennes des 3 années pré- cédentes	116 ² / ₃	10	9 ¹ / ₃	4 ¹ / ₃	5 ¹ / ₃	4 ² / ₃	100	60	307 ¹ / ₃	
1883	66	5	5	1	10	2	49	49	187	
Moyennes des 4 années . .	104	8 ³ / ₄	8 ² / ₄	1 ¹ / ₄	6 ¹ / ₄	4	87 ¹ / ₄	57 ¹ / ₄	277 ¹ / ₄	

N° XII. — Chemins de fer exploités par des Compagnies. — Développement des lignes.
— Situation au 31 décembre 1885.

DÉSIGNATION DES LIGNES.	LONGUEUR EFFECTIVE EXPLOITÉE au 31 décembre 1885.				SUBDIVISION DE LA LONGUEUR TOTALE.				
	SUR LE TERRITOIRE		ENSEMBLE.		PARTIES ÉTABLIES		PARTIES AFFECTÉES au service des		
	Belge.	Etranger.	Par ligne.	Par exploitation.	À simple voie.	À double voie.	Voyageurs et marchandises.	Marchandises seulement.	
	Mét. cour ^s .	Mét. cour ^s .	Mét. cour ^s .	Mét. cour ^s .	Mét. cour ^s .	Mét. cour ^s .	Mét. cour ^s .	Mét. cour ^s .	
Anvers à Gand, par Saint-Nicolas et Lokeren	49,260	"	"	49,260	49,260	"	49,260	"	
Climay : Hastière à Anor (France)	59,119	6,159	"	65,278	65,278	"	65,278	"	
Flandre occidentale.	Bruges à Courtrai	52,046	"	52,046	52,046	"	52,046	"	
	Courtrai à Poperinghe	43,511	"	43,511	43,511	"	43,511	"	
	Poperinghe à Hazebroek (France)	5,933	14,722	20,655	163,680	20,655	"	20,655	
	Inghelmunster à Deynze, par Thielt	25,438	"	25,438	"	25,438	"	25,438	
	Roulers à Ypres	22,030	"	22,030	"	22,030	"	22,030	
Gand — Eecloo — Bruges	47,297	"	"	47,297	45,247	2,050	47,297	"	
Gand à Terneuzen (Pays-Bas)	26,324	14,590	"	40,914	40,914	"	40,914	"	
Grand Central belge.	Anvers à Gladbach (Prusse)	93,709	48,244	141,953	132,106	9,847	133,967	5,986	
	Entre-Sambre-et-Meuse.	Charleroi à Vireux (France)	61,829	2,407	64,236	41,737	22,499	64,236	"
		Embranchements de Couvin, de Florannes, de Laneffe, de Mortalmé et de Philipperville	43,342	"	43,342	41,746	1,596	41,139	2,203
	Est-belge.	Louvain à Givet (France)	116,401	1,885	118,286	110,511	7,775	118,286	"
		Lodelinsart à Marcinelle, et embranchements industriels	14,470	"	11,470 ⁽¹⁾	625,167 ⁽²⁾	10,148	4,322	4,322
	Landen à Hasselt ⁽¹⁾	28,000	"	28,000	"	28,000	"	28,000	
	Aerschot à Aix-la-Chapelle (Prusse)	63,182	40,443	103,630	97,265	6,365	103,630	"	
	Nord de la Belgique.	Anvers à Louvain et embranchement de Louvain-Bassins	57,880	"	57,880	54,323	3,557	56,852	1,028
		Aerschot à Hérenthals	22,240	"	22,240	22,240	"	22,240	"
	Turnhout à Tilbourg (Pays-Bas)	8,600	22,530	31,130	31,130	"	31,130	"	
Hasselt à Maeseyck	40,567	"	"	40,567	40,567	"	40,567	"	
Liège à Maestricht (Pays-Bas)	18,183	10,899	"	29,082	"	29,082	29,082	"	
Liégeois-Limbourgeois.	Liège à Hasselt	52,555	"	52,555	52,555	"	49,416	3,139	
	Hasselt à Eindhoven (Pays-Bas)	42,388	17,572	59,960	136,742	39,960	"	59,960	
	Liège à Flémalle et embranchements	24,227	"	24,227	24,227	"	8,698	17,529	
Malines à Terneuzen (Pays-Bas)	43,900	23,350	"	67,250	67,250	"	67,250	"	
Nord Belge.	Charleroi à Erquelinnes	28,367	100	28,467	1,798	26,669	28,467	"	
	Mons à Hautmont (France)	14,611	9,289	23,900	"	23,900	23,900	"	
	Namur à Liège	73,911	"	73,911	175,422	1,700	72,211	71,688	2,223
	Namur à Givet (France)	45,744	3,400	49,144	43,509	5,635	49,144	"	
Taviers à Embresin (chemin de fer d'intérêt local)	9,433	"	"	9,433	9,433	"	9,433	"	
Termonde à Saint-Nicolas	21,948	"	"	21,948	20,182	1,766	20,356	1,592	
Totaux	1,256,445 ⁽¹⁾	215,595	1,472,040	1,254,766	17,274	1,428,192	43,848		

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

(2) La longueur réelle du réseau exploité par le Grand Central belge n'est que de 610,969 mètres. La différence de 625,167 — 610,969 = 14,198 mètres représente la longueur de la partie de route d'Anvers à Livree, qui est commune aux lignes d'Anvers à Louvain et d'Anvers à Gladbach, et qui a dû être portée en compte, dans le présent tableau, à chacune de ces lignes.

(108 - 110)

1883-84

N° 205

Chemin de fer exploités par des compagnies

Mouvement et recette

Dépenses et bénéfices de l' exploitation - exercice 1883

cfr 35 mm film

2 plan(s)

— *Accidents survenus aux personnes.* — Année 1883.

années 1882 et 1883.

TOTAUX GÉNÉRAUX DES VICTIMES.																							
DE CIRCONSTANCES DIVERSES. (manœuvres des trains, ivresse, suicide, etc.)				Ensemble.				Voyageurs.				Agents des Compagnies.				Personnes étrangères non voyageurs.				Ensemble.			
Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
2	1	1	4	3	2	1	6	"	"	"	"	1	1	4	3	2	1	1	4	3	2	2	7
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	1	2	"	3	"	1	"	1	1	2	"	3	"	"	"	"	1	3	"	4
1	"	"	1	1	"	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	1	"	"	1	1	"	"	1
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
4	1	"	5	9	8	"	17	4	1	"	5	5	6	"	11	4	1	"	5	9	8	"	17
"	"	"	"	1	"	"	1	1	"	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	1	"	"	1
"	1	"	1	1	1	"	4	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	"	1	1	4	"	1
2	1	"	3	2	2	"	4	"	"	"	"	"	1	"	1	2	1	"	3	2	2	"	4
"	"	"	"	"	1	"	1	"	"	"	"	"	1	"	1	"	"	"	"	"	1	"	1
9	9	1	19	32	43	26	91	2	"	"	2	11	31	25	70	9	9	1	19	22	43	26	91
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2	2
4	"	"	4	4	"	"	4	"	"	"	"	"	"	"	"	4	"	"	4	4	"	"	4
19	13	2	34	40	59	27	126	3	2	2	7	18	45	26	89	19	13	2	34	40	60	30	130
24	19	2	45	45	90	31	166	4	4	"	5	23	69	32	124	21	19	2	42	45	92	34	171
-2	-6	"	-8	-5	-31	-4	-40	+2	-2	+2	+2	-3	-24	-6	-33	-2	-6	"	-8	-5	-32	-4	-41

N° XV. — *Mouvement des correspondances, d'après les moyennes*

ANNÉES.	LETTRES PRIVÉES, DE TOUTES CATÉGORIES.						DE ET POUR L'INTÉRIEUR.	
	DE ET POUR L'INTÉRIEUR.		DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.			
	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
1870.	32,763,835	"	12,348,696	"	45,082,531	"	"	"
1871.	36,393,474	11.08	15,711,622	27.79	52,135,096	15.64	682,175	"
1872.	37,775,478	3.79	15,415,998	-3.07	53,191,476	2.02	3,088,410	352.72
1873.	39,348,023	4.16	16,306,836	5.78	55,654,859	4.63	4,657,341	51.32
1874.	41,106,219	4.47	16,902,672	3.65	58,008,891	4.23	5,970,549	28.19
1875.	42,806,823	4.44	17,715,948	4.84	60,522,771	4.33	7,574,800	26.81
1876.	43,491,996	1.61	18,354,580	3.60	61,846,576	2.18	8,893,340	17.45
1877.	44,905,003	3.25	18,736,091	2.08	63,641,094	2.90	10,031,658	12.80
1878.	45,307,469	0.90	19,452,644	2.22	64,460,113	1.29	11,130,912	10.96
1879.	48,456,143	6.94	20,570,806	7.40	69,026,949	7.08	14,126,918	26.94
1880.	50,868,309	4.98	22,530,749	9.63	73,419,058	6.36	14,778,322	4.61
1881.	54,409,277	6.96	23,218,211	2.96	77,627,488	5.73	16,730,012	13.21
1882.	57,307,849	5.33	24,321,460	4.75	81,629,309	5.16	18,394,220	9.95
1883.	60,314,189	5.25	26,115,115	7.37	86,429,304	5.88	18,853,114	2.49
Augmentation annuelle moyenne pendant les cinq dernières années.	3,001,344	5.80	1,392,494	6.42	4,393,838	6.04	4,544,441	11.43

(1) Pour les années antérieures à 1870, voir le Compte rendu de 1881, annexe XCI.

fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1883 (1).

CARTES POSTALES				LETTRES DE SERVICE.		JOURNAUX.		IMPRIMÉS.	
DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.							
NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
"	"	"	"	7,964,460	"	46,874,539	"	18,125,498	"
5,174	"	687,349	"	6,854,572	— 16.49	49,403,536	5.40	18,033,253	— 0.61
6,591	27.38	3,095,001	350.38	7,337,252	7.08	54,243,401	3.72	22,018,724	22.40
46,120	144.57	4,673,461	51.00	7,966,712	8.58	52,774,524	2.98	28,967,383	47.93
65,342	305.46	6,035,861	29.45	8,439,177	2.46	58,825,598	11.47	30,094,207	45.89
276,800	323.84	7,848,600	30.03	8,499,343	4.43	65,480,000	14.34	33,335,000	40.76
4,090,980	294.44	9,984,320	27.24	8,868,500	4.34	68,969,000	5.33	31,753,000	— 4.75
4,639,638	50.29	14,671,296	46.89	9,201,495	3.75	72,058,000	4.48	30,473,000	— 4.03
2,045,602	24.75	13,476,514	42.89	9,867,993	7.24	68,465,000	— 4.99	28,638,000	— 6.02
2,593,734	26.79	16,720,652	26.90	10,844,141	9.86	69,742,000	1.82	28,044,000	— 2.44
3,337,906	28.69	18,146,228	8.35	14,653,250	7.49	71,830,000	3.03	36,673,000	30.78
3,571,750	7.04	20,301,762	42.06	12,894,656	10.63	82,573,000	14.96	40,538,000	10.54
4,192,656	47.38	22,586,876	41.26	13,466,891	4.46	88,675,000	7.39	46,497,000	14.70
4,447,468	5.36	23,270,582	3.03	13,489,700	— 2.06	91,319,000	2.98	46,570,000	0.46
474,373	47.03	2,048,314	42.32	664,341	6.08	4,570,800	6.04	3,586,400	10.81

N° XVI. — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste* (1).

Comparaison des années 1883 et 1882.

		ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1883.	
		1883.	1882.		
Lettres assurées.					
Nombre de lettres assurées :	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	237,607	242,597	- 4,990
		— de l'étranger.	64,300	60,078	+ 4,222
	Ensemble.		501,907	502,675	- 768
	originaires de l'étranger		55,981	51,761	+ 2,220
Totaux.			555,888	554,436	+ 1,452
Montant des lettres assurées :	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	286,586,505 01	290,755,501 56	- 4,568,998 55
		— de l'étranger.	67,615,690 57	63,803,471 18	+ 4,110,219 59
	Ensemble.		555,999,995 58	554,258,772 54	- 238,778 96
	originaires de l'étranger		47,627,725 48	46,482,980 53	+ 1,144,745 15
Totaux.			401,627,717 06	400,741,752 87	+ 885,964 19
Produit.	port		65,879 45	61,469 10	+ 2,110 55
	droit proportionnel et droit fixe réunis		147,245 90	142,943 25	+ 4,500 65
Totaux.			210,823 35	204,412 53	+ 6,411
Nombre de lettres perdues ou spoliées			5	5	"
Montant total des valeurs perdues et remboursées			(*) 2,014 82	(*) 4,195 "	- 2,180 18
Mandats de poste (a).					
Nombre de mandats :	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	1,565,021 (*)	1,290,026 (*)	+ 74,995
		— de l'étranger.	209,202	182,458	+ 26,764
	Ensemble.		1,574,223	1,472,484	+ 101,739
	originaires de l'étranger		214,446	198,491	+ 15,955
Totaux.			1,788,669	1,670,955	+ 117,714
Montant des mandats :	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	(*)84,467,543 74	80,230,593 65	+ 4,216,950 11
		— de l'étranger.	10,754,040 54	9,656,286 67	+ 1,117,753 87
	Ensemble.		95,221,584 28	89,886,880 50	+ 5,534,703 98
	originaires de l'étranger		10,726,195 85	10,244,474 19	+ 481,719 66
Totaux.			105,947,778 15	100,151,354 49	+ 5,816,423 64
Produit de la taxe.	service intérieur		525,492 40	507,022 60	+ 18,469 80
	— international		124,771 52	116,542 89	+ 8,428 65
Totaux.			430,263 92	423,563 49	+ 26,898 43
Mandats remboursés à charge du Trésor.	Nombre		25	16	+ 9
	Montant		4,845 "	2,590 35	+ 2,432 65
Effets de commerce.					
a. <i>Acceptation.</i>					
Nombre d'effets déposés			54,790	19,657	+ 15,135
Produit de la taxe			6,958 "	6,779 "	+ 179 "
Nombre de protêts	par huissiers		393	222	+ 171
	par agents des postes		260	252	+ 28
b. <i>Encaissement.</i>					
Nombre d'effets	déposés		1,289,645	1,180,958	+ 108,705
	encaissés		1,163,015	1,066,378	+ 101,157
Montant des effets	déposés		554,296,552 09	510,864,846 03	+23,751,486 04
	encaissés		510,445,433 61	288,917,949 98	+21,325,383 63
Produit de la taxe			469,450 55	454,480 70	+ 54,949 85
Nombre d'effets protestés	par huissiers		21,261	19,288	+ 1,973
	par agents des postes		65,930	39,854	+ 4,096

(1) Outre les valeurs renseignées au présent tableau, la Poste a, en 1885, transporté celles que renfermaient 1,229,604 lettres recommandées. — 9 lettres de l'espèce ont été perdues dans le service belge. Le Trésor a eu à supporter, du chef de ces pertes, une somme de fr. 93-55.

(2) Dont fr. 858-44 à charge du Trésor.

(3) Dont 1,760 francs à charge du Trésor.

(4) Non compris 69,432 mandats s'élevant à fr. 21,217,732-50, émis pour la liquidation de bordereaux d'effets de commerce.

(5) — 62,184 — 45,204,013-71, —

En outre, il a été émis d'office, pour service des abonnements aux journaux et celui des encaissements de quittances, 480,145 mandats, montant à fr. 25,771,102-10.

(a) Les chiffres qui ont été publiés au compte rendu de 1882, ont dû subir quelques rectifications.

N° XVI (suite). — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste.*

Comparaison des années 1883 et 1882.

	ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1883.	
	1883.	1882.		
Quittances (a).				
<i>Encaissement.</i>				
Nombre de quittances déposées (service intérieur)	(1) 2,146,292	1,770,294	+ 375,998	
Montant des quittances	déposées (1) 55,991,517 72	46,642,360 94	+ 9,348,956 78	
		encaissées 44,433,536 44	38,906,068 03	+ 5,469,288 41
Produit de la taxe.	(1) 534,406 20	281,757 95	+ 252,648 25	
Abonnements aux journaux.				
Nombre d'abonnements demandés	Journaux belges 287,677	272,600	— (2) 14,923	
		— étrangers. (2) 6,624	(2) 5,727	+ 897
Totaux.	264,301	278,327	— 14,026	
Montant des abonnements souscrits	1,894,293 75	2,082,856 52	— (2) 188,562 57	
Produit de la taxe.	86,736 23	21,146 70	+ (2) 65,609 53	
Coupons d'actions et d'obligations et titres amortis (3).				
<i>Encaissement.</i>				
Nombre de coupons et de titres amortis déposés (4)	27,961	(5)	(5)	
Montant des coupons et des titres amortis	déposés. (4)	161,000 62	(5)	
		encaissés (4)	159,010 84	(5)
Produit de la taxe. (4)	887 30	(5)	(5)	
Récouvrements de valeurs avec l'étranger.				
Nombre de valeurs déposées	originaires de l'intérieur 59,818	28,220	+ 14,898	
		— l'étranger 45,198	25,900	+ 19,298
Montant des valeurs	à recouvrer	originaires de l'intérieur 1,521,603 89	972,917 13	+ 548,686 76
		— l'étranger 1,716,708 71	1,041,559 23	+ 675,369 46
	recouvrées	— l'intérieur 1,017,893 29	752,609 82	+ 285,283 47
		— l'étranger 1,301,568 61	719,300 17	+ 582,068 44
Taxes d'encaissement perçues sur les valeurs	originaires de l'intérieur 17,409 18	6,039 32	+ 11,369 86	
	— l'étranger 5,015 50	1,981 40	+ 1,052 10	
Nombre de valeurs protestées en Belgique	par huissiers 58	55	+ 23	
	par agents des postes 26	6	+ 20	

(1) Y compris 15,453 quittances d'envois contre encaissement s'élevant à fr. 143,605-48 et ayant donné un produit de fr. 2,582-30.

(2) Voir chapitre I^{er}, section III, lettre F, pour explication de la diminution.

(3) Non compris 1,537 inscriptions à des journaux étrangers (France et Pays-Bas), dont la taxe est confondue avec celle des mandats internationaux.

(4) Voir chapitre I^{er}, section III, lettre F, pour explication de l'augmentation.(5) Ce service a été inauguré le 1^{er} octobre 1883.

(6) Y compris 5,500 coupons, s'élevant à fr. 19,519-25, acceptés sans taxe, comme versement à la Caisse d'épargne.

(a) Les chiffres qui ont été publiés au compte rendu de 1882, ont dû subir quelques rectifications.

N° XVII. — Renseignements

Comparaison des

DÉSIGNATION DU MOUVEMENT.	LETTRES								CARTES POSTALES.	CARTES DE VISITE sous enveloppe ouverte.		
	PRIVÉES				DE SERVICE							
	ordinaires.	recommandées.	assurées.	Ensemble.	ordinaires.	recommandées.	Ensemble.	Totaux.				
Intérieur.	1883.	59,538,570	538,012	237,607	60,314,189	12,107,000	858,814	13,065,814	73,370,003	18,653,114	2,794,914	
	1882.	56,581,018	484,234	212,597	57,307,849	12,587,000	764,277	13,351,277	70,659,126	18,394,220	2,322,216	
	Différences. .	+2,957,552	+ 53,778	- 4,990	+3,006,340	- 390,000	+ 94,537	- 285,463	+2,710,877	+ 458,894	+412,698	
International.	Expéditions de Belgique.	1883.	13,937,600	300,214	64,300	14,302,114	17,600	12,708	30,308	14,332,420	3,125,606	»
		1882.	12,754,950	272,149	60,078	13,087,177	24,600	6,022	30,622	13,117,799	3,041,610	»
		Différences. .	+1,182,650	+ 28,065	+ 4,222	+1,214,937	- 7,000	+ 6,684	- 316	+1,214,621	+ 83,996	»
Expéditions de l'étranger.	1883.	11,367,642	391,378	53,981	11,813,001	91,100	12,480	103,580	11,916,581	1,291,862	»	
	1882.	10,811,658	370,864	51,761	11,234,283	76,100	8,892	84,992	11,319,275	1,151,046	»	
	Différences. .	+ 555,984	+ 20,514	+ 2,220	+ 578,718	+ 15,000	+ 3,588	+ 13,588	+ 597,306	+ 140,816	»	
En général.	1883.	84,843,812	1,229,604	355,888	86,429,304	12,305,700	884,000	13,189,700	99,619,004	23,270,582	2,734,914	
	1882.	80,147,628	1,127,247	354,436	81,629,309	12,687,700	779,191	13,468,891	95,096,200	22,586,876	2,322,216	
	Différences. .	+4,696,186	+102,357	+ 1,452	+4,799,995	- 382,000	+104,809	- 277,191	+4,522,804	+ 683,706	+ 412,698	

(a) Les mandats d'abonnements et d'encaissements ont été supprimés dans le courant de l'exercice 1882.

(b) Y compris 15,433 quittances d'envois contre encaissement.

(c) Les abonnements aux journaux belges, pris à l'étranger, sont compris dans le mouvement à l'intérieur.

(d) Les lettres originaires de l'étranger tombées en rebut, sont renvoyées directement par le bureau d'échange sans en tenir attachement.

statistiques du mouvement postal.

années 1883 et 1882.

JOURNAUX.	IMPRIMÉS.	ÉCRANTILLONS.	PAPIERS D'AFFAIRES.	MANDATS DE POSTE.		COUPONS d'actions et d'obligations déposés.	EXPÉDÉS. (Envois de toutes natures.)	EFFETS de commerce déposés		QUITTANCES déposés à l'encaissement.	ABONNEMENTS souscrits à la poste		LETTRES tombees en rebut.	Boîtes louées pour le répit des correspondances.
				ordinaires.	pour le service des abonnements et des encaissements.			à l'acceptation.	à l'encaissement.		aux journaux belges.	aux journaux étran- gers.		
82,584,000	38,779,000	1,486,000	402,000	1,365,021	(a)	27,961	89,570	31,700	1,289,643	(b)	257,677	»	106,703	972
80,477,000	37,558,000	1,291,000	427,000	1,290,026	480,145	»	93,852	19,657	1,180,938	1,770,294	272,600	»	93,044	943
+ 2,107,000	+ 1,221,000	+ 195,000	+ 65,000	+ 74,995	-480,145	+ 27,961	-24,282	+ 15,133	+ 108,705	+ 375,988	-14,923	»	+ 13,664	+ 29
5,388,000	5,126,000	1,077,000	150,000	209,202	»	»	2,018	»	»	39,818	(c)	»	32,651	»
5,231,000	6,305,000	889,000	121,000	182,438	»	»	3,237	»	»	25,220	(c)	»	39,923	»
+ 157,000	-1,179,000	+ 188,000	+ 29,000	+ 26,764	»	»	- 1,219	»	»	+ 14,598	(c)	»	+ 2,728	»
3,347,000	2,665,000	697,000	160,000	214,446	»	»	3,201	»	»	43,186	»	6,624	(d)	»
2,967,000	2,634,000	598,000	144,000	198,491	»	»	3,663	»	»	23,900	»	5,727	(d)	»
+ 380,000	+ 31,000	+ 99,000	+ 16,000	+ 15,955	»	»	- 662	»	»	+ 19,286	»	+ 897	(d)	»
91,319,000	46,570,000	3,280,000	802,000	1,788,669	(a)	27,961	74,789	31,700	1,289,643	2,229,308	257,677	6,624	139,359	972
88,675,000	46,497,000	2,778,000	692,000	1,670,935	480,145	»	100,952	19,657	1,180,938	1,819,414	272,600	5,727	122,967	913
+ 3,644,000	+ 73,000	+ 502,000	+ 110,000	+ 117,714	-480,145	+ 27,961	-26,163	+ 15,133	+ 108,705	+ 409,894	-14,923	+ 897	+ 16,392	+ 29

N° XVIII. — Recettes postales de toutes natures

		PRODUIT des timbres-poste employés à l'affran- chissement des corres- pondances, des enve- loppes timbrées, des cartes postales, des cartes-lettres et des chiffres-taxes.		TAXE sur les effets de commerce à l'acceptation et à l'encaissement.		TAXE d'affranchisse- ment en espèces des journaux. (Abonnements — poste.)		TAXE sur les abonnements aux JOURNAUX. (¹)		TAXE sur les boîtes pour le retrait des correspondances. (²)		SUR Ses intérêts	
		Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.
Résultats de l'année . . .	1885 . . .	11,181,601	90	476,388	53	512,295	05	86,756	23	„	„	523,4	„
	1882 . . .	10,710,378	47	441,259	70	514,097	65	21,146	70	11,561	50	507,0	„
Différences pour 1883	en plus . .	471,223	43	35,128	83	„	„	65,609	53	„	„	18,4	„
	en moins . .	„	„	„	„	1,802	60	„	„	11,561	50	„	„

N° XIX. — Relevé des timbres-poste, enveloppes timbrées, cartes postales, c

		TIMBRES-POSTE.							
		A	A	A	A	A	A	A	50
		1 centime.	2 centimes.	5 centimes.	10 centimes.	20 centimes.	25 centimes.	40 centimes.	
Résultats de l'année . . .	1883 . . .	61,006,693	7,872,215	18,796,832	54,344,562	1,944,996	9,135,359	412,726	64
	1882 . . .	60,511,834	9,839,960	17,713,033	53,396,989	1,864,235	8,831,614	407,016	60
Différences pour 1883	en plus . .	494,859	„	1,083,799	947,973	90,761	303,745	5,710	4
	en moins . .	„	1,967,745	„	„	„	„	„	„
Résultats de l'année . . .	1883 . . .	Fr. c. 610,066 93	Fr. c. 157,444 30	Fr. c. 939,841 60	Fr. c. 5,434,496 20	Fr. c. 388,999 20	Fr. c. 2,283,839 75	Fr. c. 165,090 40	Fr. c. 322,4
	1882 . . .	605,118 34	196,799 20	835,651 63	5,339,698 90	370,847 „	2,207,903 50	162,806 40	302,0
Différences pour 1883	en plus . .	4,948 59	„	54,189 95	94,797 30	18,152 20	75,936 25	2,284 00	20,4
	en moins . .	„	39,354 90	„	„	„	„	„	„

(a) Supprimées en 1879. — Le restant en magasin est vendu avec réduction (10 centimes au lieu de 11 centimes).

(b) Mises en usage à partir du 15 décembre 1882.

(c) Créées en 1885 et mises en usage à partir du 1^{er} juillet.

(d) Il n'a été porté en recette, en 1885, que fr. 11,657,990-45, soit en moins fr. 235,809-47, montant de la valeur des timbres-poste en 1^o pour taxe des non-valeurs ; 2^o pour dépôts à la Caisse d'épargne, et 3^o pour remboursement au Télégraphe des frais d'express repris timbres-poste sur des objets remis à domicile, dans les grandes villes, par les porteurs du Télégraphe. — En 1882, il avait été porté c. fr. 11,151,658-17.

Comparaison des années 1885 et 1882.

DATS DE POSTE.		TAXE sur les bons de poste. (3)	PRODUITS extraordinaires.	MANDATS DE POSTE PÉRIMÉS.	RELIQUAT DES DÉCOMPTES avec les offices étrangers en plus (+) ou en moins (-).	ENSEMBLE.	Observations.
Service international.							
Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	
124,771 52	7 55	5,189 17	4,028 28	+ 828,785 23	15,345,312 90		(1) Voir chapitre I ^{er} , section III, litt. F, pour explication de l'augmentation.
116,542 89	"	5,872 05	5,137 10	+ 809,124 03	12,759,742 69		(2) Depuis le 1 ^{er} septembre 1882, ce produit est compris dans celui de la vente des timbres-poste, etc.
8,428 65	7 55	"	888 18	19,661 22			(3) Depuis le 31 décembre 1883.
"	"	682 88	"	"	+ 605,370 21		

lettres et chiffres-taxes vendus. — Comparaison des années 1885 et 1882.

TITÉS.

		ENVELOPPES TIMBRÉES.			CARTES POSTALES				CARTES-LETTRES		CHIFFRES-TAXES.		TOTAL.
A	A	Ancien type. (a)	Petit format.	Grand format.	SIMPLES.		DOUBLES.		A 10 cent. (b)	A 25 cent. (c)	A 10 cent.	A 20 cent.	
1 franc.	5 francs.				A 5 cent.	A 10 cent.	A 10 cent.	A 20 cent.					
266,827	8,494	8,900	138,073	147,781	18,498,471	1,527,373	109,802	12,259	1,966,884	17,173	11,267 1/2	28,594	176,890,626 1/2
234,686	7,937	9,600	176,006	159,703	17,618,335	1,410,672	97,329	10,612	221,033	"	9,638	33,045	173,147,322
32,141	557	"	"	"	860,136	116,701	12,473	1,647	1,735,851	17,173	1,629 1/2	"	+3,743,304 1/2
"	"	700	37,928	11,922	"	"	"	"	"	"	"	4,451	

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.
266,827	42,470	890	15,188 58	16,255 91	924,923 55	152,737 30	10,980 20	2,451 80	195,638 40	4,293 25	1,126 75	5,718 80	11,941,799 92	
234,686	39,635	960	19,360 66	17,567 33	880,916 75	141,067 20	9,732 90	2,122 40	22,103 30	"	963 80	6,609	11,445,621 83	
32,141	2,785	"	"	"	44,006 80	11,670 10	1,247 30	329 40	173,585 10	4,293 25	162 95	"	+ 405,178 09	
"	"	70	4,172 08	1,311 42	"	"	"	"	"	"	"	890 20		

N° XX. — Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1883 et 1882.

		1883.		1882.		
RELATIONS						
		intérieures.	internationales.	intérieures.	internationales.	
Correspondances privées.						
Classement des télégrammes par rapport au nombre de mots : Chiffres proportionnels pour cent.	4 à 10 mots	»	43.90	»	43.86	
	11 à 15 —	72.28	27.47	71.91	28.43	
	16 à 20 —	17.42	14.67	18.03	14.80	
	21 à 30 —	8.57	8.77	8.20	8.95	
	31 à 40 —	1.34	1.93	1.40	2.35	
	41 à 50 —	0.20	0.76	0.21	0.94	
	Au delà de 50 mots	0.19	0.50	0.25	0.70	
Classement des télégrammes par catégories: Chiffres proportionnels pour cent.	Télégrammes simples	85.26		84.45		
	— complexes	12.54		13.76		
	— urgents	2.20		2.79		
Classement des télégrammes par rapport à leur objet : Chiffres proportionnels pour cent.	Dépêches d'État	0.94	2.23	0.91	2.19	
	Nouvelles de bourse	2.65	15.48	3.49	16.96	
	Transactions commerciales	38.05	42.96	38.95	42.43	
	Correspondances de journaux	0.73	3.70	0.79	4.03	
	Affaires privées	57.63	35.93	56.16	34.39	
Longueur moyenne des télégrammes.	Nombre de mots	14.86	12.90	14.79	13.57	
Dépêches de service.						
Mouvement : Nombre de dépêches transmises (*)		2,875,889		2,927,315		
Nature des communications : Proportion sur 100 dépêches.	Service du Chemin de fer.	Mouvement des trains	71.3	94.1	70.6	94.4
		Colis égarés ou dévoyés	11.1		11.4	
		Affaires diverses	11.7		12.4	
	Service du Télégraphe	3. »		3. »		
	— de la Poste	2.8		2.8		
	— de la Marine	0.4		0.4		
		100. »		100. »		

(*) Non compris 206,206 télégrammes en 1883 et 167,962 en 1882, transmis et reçus par les agents de l'Etat, pour le service d'exploitation des chemins de fer concédés.

N° XXI. — Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette.

Comparaison des années 1882 et 1883.

	NOMBRE.			MOUVEMENT.			RECETTE.				
	ANNÉES.		Différences pour 1883.	ANNÉES.		Différences pour 1883.	ANNÉES.		Différences pour 1883.		
	1882.	1883.		1882.	1883.		1882.	1883.			
Voyageurs.	Billets simples.	1 ^{re} classe	7,900	8,470	- 460	95,980 24	104,770 42	- 8,781 18			
		2 ^e —	8,701	8,883	- 182	71,587 15	73,622 15	- 2,035 "			
	Enfants.	1 ^{re} classe	128	115	+ 13	595 20	634 75	+ 60 45			
		2 ^e —	132	114	+ 18	461 66	398 73	+ 62 03			
	Billets aller-retour.	1 ^{re} classe	4,796 (¹)	4,294 (¹)	+ 502	37,826 "	35,614 50	+ 2,211 50			
		2 ^e —	6,246 (¹)	5,316 (¹)	+ 930	34,914 05	32,044 50	+ 2,869 55			
	Sociétaires	"	"	"	"	"	"	"			
Suppléments de 2 ^e à 1 ^{re} classe	3,321	2,889	+ 432	"	"	7,804 35	6,790 15	+ 1,014 20			
Cabines particulières	1,242	1,165	+ 77	"	"	8,694 "	8,193 30	+ 500 70			
Ensemble	—	—	—	27,993 (²)	27,192 (²)	+ 801	257,901 65	261,968 50	- 4,066 85		
Bagages	228	690	- 462	3,940	32,320	- 28,380	630 40 (³)	1,399 60 (³)	- 769 20		
Chevaux	"	"	"	11	6	+ 5	421 60	240 90	+ 180 70		
Chiens	"	"	"	140	131	+ 9	651 "	609 15	+ 41 85		
Voitures à quatre roues	"	"	"	"	1	- 1	"	40 15	- 40 15		
Finances.	de 1,000 fr. et au-dessous. Groups.	"	2,182	1,168	+ 1,014	1,091 "	584 "	+ 507 "			
		de plus de 1,000 francs.	"	251	893	- 642	125 50	446 50	- 321 "		
Journaux	"	"	"	97,368	99,088	- 1,720	5,770 05	5,806 73	- 35 78		
Petits colis	Tarif normal	de 5 kilog. et moins.	183,178	148,394	+ 34,784	549,534 (⁴)	445,182 (⁴)	+ 104,352	51,940 19	40,649 80	+ 11,290 39
		de plus de 5 à 13 kilog.	45,446	42,387	+ 3,059	318,122 (⁵)	296,709 (⁵)	+ 21,413	28,480 65	28,074 25	+ 406 40
		de plus de 13 kilog.	"	"	"	1,261,613 (⁶)	1,267,020 (⁶)	- 5,407	71,216 35	74,823 90	- 3,607 55
	Tarif réduit.	Service anglo-belge-suisse.	"	"	"	71,600	54,910	+ 16,690	2,148 "	1,647 30	+ 500 70
		Transports de poisson.	"	"	"	243,157	226,855	+ 16,302	12,157 85	11,347 75	+ 810 10
Transports de levure	"	"	"	417,710	509,609	- 91,899	8,354 20	10,193 28	- 1,838 08		
Produits extraordinaires	"	"	"	"	"	"	522 40	534 "	- 11 60		
Subside du Gouvernement anglais	"	"	"	"	"	"	113,441 95	113,385 84	+ 56 11 (⁷)		
Totaux	554,853 69	551,750 65	+ 3,103 04								

(1) Dans ces chiffres, les billets aller-retour sont comptés chacun pour deux voyages.

(2) Les livrets-coupons étant valables pour un mois, et donnant la faculté de séjourner dans les principales villes comprises dans l'itinéraire déterminé par ces livrets, il s'ensuit qu'un certain nombre de ceux-ci, délivrés en décembre, n'ont été utilisés sur les paquebots de l'État qu'en janvier suivant.

(3) Le voyageur ayant droit au transport gratuit de 25 kilog. de bagages, cette somme ne représente que le produit de surtaxe à bord ; le chemin de fer perçoit, à son profit, les surtaxes encaissées dans ses stations pour les bagages enregistrés directement.

(4) Poids moyen calculé à raison de 3 kilog. par colis.

(5)

(6) Colis taxés au poids.

(7) Cette augmentation résulte de la hausse de valeur de la livre sterling dans le cours de la Bourse.

N° XXII. — Recettes et dépenses de la Marine. — Subdivision par service.

Comparaison des années 1885 et 1882.

SERVICES.	1885.	1882.	Différences par 1883.				
RECETTES.							
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	554,853 69	551,750 65	+ 3,103 04				
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	33,618 71	30,217 89	+ 3,400 82				
Pilotage	2,003,898 16	1,968,440 86	+ 35,357 30				
Phares et fanaux	808,618 89	730,331 56	+ 78,287 33				
Remorque sur la côte de Flandre . .	15,691 50	13,308 20	+ 2,383 30				
Police maritime	106,712 97	104,389 16	+ 2,323 81				
Services spéciaux	"	"	"				
Écoles de navigation	"	"	"				
Pêche maritime	"	"	"				
Sauvetage	"	"	"				
Totaux fr.	3,523,333 92	3,398,438 32	+ 124,895 60				
DÉPENSES.							
	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	355,802 54	811,408 67	1,167,211 21	410,540 66	798,915 18	1,209,455 84	- 12,244 63
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	30,372 58	51,091 74	81,464 32	31,015 15	62,558 13	93,573 28	- 12,108 96
Pilotage	1,685,366 80	174,953 07	1,860,319 87	1,648,629 42	189,261 88	1,837,891 30	+ 22,428 57
Phares { Éclairage de la côte	19,473 25	12,998 39	32,471 64	19,008 41	14,006 71	33,015 12	- 543 48
et fanaux. { — de l'Escaut	84,396 30	18,397 83	102,794 13	70,866 22	37,469 20	108,335 42	- 5,541 29
Remorque sur la côte de Flandre . .	20,203 80	14,333 99	34,537 79	17,332 96	32,496 "	49,818 96	- 15,311 17
Police maritime	71,935 63	14,710 58	86,646 21	68,918 15	17,889 96	86,808 11	- 161 90
Services spéciaux	24,501 50	24,357 71	48,859 21	27,237 96	16,695 24	43,933 20	+ 4,926 01
Écoles de navigation	15,239 92	2,687 48	17,927 40	16,087 92	2,569 68	18,657 60	- 730 20
Pêche maritime	51,729 16	8,761 26	60,490 42	39,754 63	14,431 02	54,185 67	+ 6,304 75
Sauvetage et stations de signaux . .	19,798 14	7,752 67	27,550 81	20,485 39	1,809 08	22,294 47	+ 5,256 34
Totaux fr.	2,408,819 62	1,141,433 39	3,550,273 01	2,369,916 89	1,188,102 08	3,558,018 97	- 7,745 96
Recettes totales . . fr.	3,523,333 92			3,398,438 32			+ 124,895 60
Dépenses —	3,550,273 01			3,558,018 97			- 7,745 96
Excédent { de dépenses . . . fr.	26,939 09			159,580 65			+ 132,641 56
{ de recettes . . . fr.	"			"			

N° XXIII. — *Service postal d'Anvers sur New-York et sur Philadelphie*

Mouvement. — Taux moyen du frêt.

N° XXIII. — *Service postal d'Anvers*

Mouvement. — Taux

MOUVE

A L'EXPORTATION.								A L'IMPORTATION.							
ANNÉES.	Nombre de traversées.	Jauge nette anglaise (En tonneaux de 23,83.)		CHARGEMENT en tonneaux de fret (11.14 ou 1,015 kil.)		PASSAGERS.		ANNÉES.	Nombre de traversées.	Jauge nette anglaise (En tonneaux de 23,83.)		CHARGEMENT en tonneaux de fret (11.14 ou 1,015 kil.)			
		TOTALE.	MOYENNE.	TOTAL.	MOYENNE PAR traversée.	Nombre total.	Mojeux par traversée.			TOTALE.	MOYENNE.	TOTAL.	MOYENNE PAR traversée.		
I. — Ligne sur															
1882	52	148,059	2,847 ³ / ₁₀₀	94,511	1,815 ⁶ / ₁₀₀	25,064	482	1882	51	145,940	2,822 ³ / ₁₀₀	109,041	2,158		
1885	52	144,294	2,774 ⁸ / ₁₀₀	93,890	1,844	26,166	505	1885	52	145,374	2,757 ² / ₁₀₀	125,595	2,415 ² / ₁₀₀		
II. — Ligne sur															
1882	7	15,750	1,964 ³ / ₁₀₀	8,650	1,252 ⁸ / ₁₀₀	2,993	427	1882	7	15,568	1,909 ⁷ / ₁₀₀	11,620	1,660		
1885	11	29,892	2,717 ⁴ / ₁₀₀	10,492	955 ⁸ / ₁₀₀	2,537	252	1885	11	29,892	2,717 ⁴ / ₁₀₀	20,326	1,866		
III. — Résultat général															
1882	59	161,809	2,742 ⁵ / ₁₀₀	102,941	1,744 ⁷ / ₁₀₀	28,057	475	1882	58	157,508	2,712 ⁴ / ₁₀₀	120,661	2,080 ³ / ₁₀₀		
1885	63	174,186	2,764 ⁸ / ₁₀₀	106,582	1,688 ⁶ / ₁₀₀	28,725	455	1885	65	175,266	2,750 ² / ₁₀₀	146,119	2,519 ³ / ₁₀₀		

TAUX MOYEN

POUR L'EXPORTATION.										
	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.	1882.	1883.
Ligne sur New-York .	Fr. c. 24 35	Fr. c. 25 60	Fr. c. 22 48	Fr. c. 21 56	Fr. c. 20 86	Fr. c. 17 16	Fr. c. 21 79	Fr. c. 16 28	Fr. c. 19 85	Fr. c. 21 51
Ligne sur Philadelphie .	21 51	17 80	22 11	12 05	12 18	16 06	26 80	19 55	24 52	22 55

sur New-York et sur Philadelphie.

moyen du fret.

MENT.

TOTAL.											Observations.
PASSAGERS.		ANNÉES.	Nombre de traversées.	Jauge nette anglaise (En tonneaux de 23,83.)		CHARGEMENT en tonneaux de fret (13,14 ou 1,015 kil.)		PASSAGERS.			
Nombre total.	Moyenne par traversée.			TOTALE.	MOYENNE.	TOTAL.	MOYENNE PAR traversée.	Nombre total.	Moyenne par traversée.		
		New-York.									
4,488	88	1882	103	291,999	2,854 %.	205,332	1,974 %.	29,552	286		
7,666	147	1883	104	287,668	2,766	221,483	2,129 %.	35,852	323		
Philadelphie.											
236	56	1882	14	27,118	1,937	20,230	1,446 %.	5,249	252		
231	25	1883	22	59,784	2,717 %.	51,018	1,409 %.	2,811	127		
pour les deux lignes.											
4,744	81	1882	117	319,117	2,727 %.	223,602	1,911 %.	32,801	280		
7,920	123	1883	126	347,452	2,737 %.	252,501	2,004	36,643	290		

DU FRET.

POUR L'IMPORTATION.										
	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.	1882.	1883.
Ligne de New-York . .	Fr. c. 51 47	Fr. c. 56 84	Fr. c. 46 09	Fr. c. 41 76	Fr. c. 43 60	Fr. c. 39 02	Fr. c. 36 45	Fr. c. 27 13	Fr. c. 25 71	Fr. c. 23 16
Ligne de Philadelphie .	40 78	58 01	30 89	37 88	43 56	58 14	54 66	28 46	27 89	24 70

N° XXIV. — *Service postal d'Anvers sur New-York et sur Philadelphie.*

Avantages pécuniaires accordés aux concessionnaires.

Années.	Nombre de traversées.	PRODUIT des TAXES POSTALES.	Sommes dues pour parfaire le minimum postal garanti.	DROITS de pilotage et de feux remboursés.	Amendes.	Total général des avantages, après déduction des amendes.	MOYENNE des avantages par traversée.
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
1882	117	2,082 68	498,072 92	129,581 78	70,615 85	558,921 83	4,777 10
1885	126	5,681 »	496,614 10	137,255 15	2,062 50	633,467 75	5,045 59