

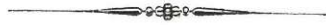


CHEMIN DE FER

B 69

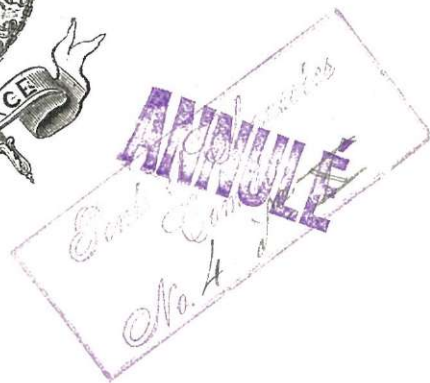
DE

TOURNAY A JURBISE.



MÉMOIRE, DEVIS ET DOCUMENTS DIVERS

A L'APPUI DU PROJET.



BRUXELLES,

EM. DEVROYE ET C^e, IMPRIMEUR DU ROI,

RUE DE LOUVAIN.

1844.

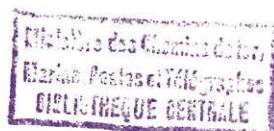


TABLE DES MATIÈRES.

Division du travail.	Page. 3
------------------------------	---------

CHAPITRE PREMIER.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES SUR LA NÉCESSITÉ D'ÉTABLIR UN CHEMIN DE FER DE JONCTION ENTRE LES LIGNES DE L'OUEST ET DU MIDI.

Division en deux branches du chemin de fer de Paris à la Belgique. — Parcours de ces lignes sur le territoire belge. — Absence de rattachement en Belgique de ces lignes entr'elles	5
Nécessité reconnue depuis long-temps de relier la ligne de l'Ouest à celle du Midi. — Actes posés en conséquence	<i>ib.</i>
Utilité minime de la section de Mouscron à Tournay, prise isolément	6
Longueur du parcours moyen de chaque voyageur, de 1835 à 1843 inclus.	<i>ib.</i>
Durée du parcours moyen. — Limite de cette durée. — Progression qu'a présentée, d'année en année, le parcours moyen des voyageurs. — Conséquences de cette progression	<i>ib.</i>
Répartition des voyageurs en catégories, d'après les distances parcourues et d'après la durée des trajets	7
Conséquences diverses relatives aux conditions nécessaires pour que les chemins de fer soient fréquentés par les masses. — Application de ces conséquences à la solution de continuité entre les stations du Nord et du Midi à Bruxelles. — Effets de ladite lacune	8
(Note sur les effets de l'allongement de parcours, tant de l'Ouest que de l'Est vers le Nord, par suite du croisement obligé à Malines.)	<i>ib.</i>
Recherches sur les mouvements de voyageurs qui s'effectuent entre la ligne du Midi et les autres lignes. — Preuve que ces mouvements sont très peu importants	<i>ib.</i>
Mouvement actuel de voyageurs entre le Midi et l'Ouest, spécialement	9
Considérations relatives au maintien de la solution de continuité qui existe, à Bruxelles, entre la station du Nord et celle du Midi	10
Lacune du chemin de fer entre l'Ouest et le Midi	11
Indication des produits qui s'échangent entre l'Ouest et le Midi. — Conséquences en ce qui concerne le mouvement possible des voyageurs entre lesdites lignes, rendu aujourd'hui nul par défaut de communication directe	<i>ib.</i>
Tableau de comparaison entre les produits de la station de Tournay et ceux de diverses autres stations.	12
Infériorité manifeste des produits du bureau de Tournay, par rapport à ceux d'autres stations. — Causes qui la déterminent.—Relations principales de Tournay, en ce qui concerne son mouvement commercial	<i>ib.</i>
Note sur le peu d'élévation des recettes du bureau de Tournay	13
Évaluation de l'augmentation présumée qu'atteindraient les recettes du bureau de Tournay, si le chemin de fer était prolongé jusqu'à la ligne du Midi	14
Comparaison entre les recettes des stations du Midi et celles des stations des autres lignes du réseau. — Infériorité relative des produits de la ligne du Midi. — Motifs de cette infériorité	15
Évaluation du <i>minimum</i> des recettes nouvelles que procurerait le raccordement des lignes de l'Ouest et du Midi, considérées uniquement comme moyen de transit de l'une à l'autre de ces lignes.	16
Augmentation des recettes qu'on obtiendrait dans les bureaux des stations déjà existantes, par suite de l'exécution de la ligne de raccordement projetée.	17
Changement qu'apportera dans l'ensemble des communications par rail-way, l'ouverture des lignes de Lille à Douai et de Douai à Valenciennes. — Pertes qui en résulteront dans les recettes des voyageurs	<i>ib.</i>
Résultats fâcheux qu'occasionnerait l'ouverture du chemin de fer de Lille à Valenciennes, rendus impossibles par l'exécution du chemin de fer de Tournay à Jurbise	18
Tableau de diverses distances comparées, par le chemin de fer de Gand et Malines, par celui de Lille et Douai, par celui de Tournay et Jurbise, et, enfin, par les chaussées	20

Carte simulant les distances respectives entre les divers points principaux du réseau des chemins de fer compris entre Bruxelles et Douai, par les deux lignes des Flandres et du Hainaut, et par la voie transversale projetée qui relie ces deux lignes. 21

Indication des conditions favorables qui se rencontrent à l'égard des frais de construction de la ligne de Tournay à Jurbise 22

Obligation de faire desservir la nouvelle ligne, pour les transports de voyageurs, par une circulation de convois, non entre Tournay et Jurbise seulement, mais bien entre Tournay et Mons. — Avantages de ce mode d'organiser le service des voyageurs. *ib.*

Indication des circonstances particulières qui réduisent, d'une manière notable, le coût relatif de l'exploitation d'un chemin de raccordement entre Tournay et la ligne du Midi 23

Évaluation de la balance entre les recettes et les dépenses, en supposant que les stations diverses comprises entre Tournay et Jurbise, ne donnent aucune espèce de produit 24

Évaluation de la balance entre les recettes et les dépenses, en supposant que la ligne de Tournay à Jurbise puisse, par elle-même, être comparée à la moins productive de toutes les sections du réseau. *ib.*

CHAPITRE II.

CONSIDÉRATIONS SPÉCIALES ET STATISTIQUES SUR L'UTILITÉ DE DIRIGER LE TRACÉ DU RACCORDEMENT PROJETÉ PAR LEUZE, ATH ET JURBISE. — ÉVALUATION DES PRODUITS DE LA ROUTE DE TOURNAY A JURBISE, CONSIDÉRÉE TANT COMME LIGNE D'EXPÉDITION QUE COMME LIGNE DE DESTINATION.

Avantages qu'offre la station de Jurbise, comme point de raccordement de la ligne projetée, à celle du Midi. 26

Avantages généraux que présente le tracé par Ath et Leuze *ib.*

Avantages déduits de la statistique des localités que touche la route projetée. — Leur examen divisé en quatre paragraphes *ib.*

§ 1^{er}.

Importance des diverses stations de la ligne de Tournay à Jurbise, considérées comme lieux de départ (le canal de Jemmapes à Alost étant supposé exécuté).

1^o Augmentation des recettes du bureau de Tournay 27

2^o Statistique de Leuze et de ses affluents. — Évaluation des recettes de cette station *ib.*

3^o Id. de la station de Bary 28

4^o Statistique et recettes relatives à la halte de Ligne *ib.*

5^o Id. à la station d'Ath 29

6^o Id. id. de Maffles 30

7^o Id. id. d'Attre-et-Chièvres 31

8^o Id. id. de Brugelette *ib.*

9^o Id. id. de Lens 32

10^o Évaluation de la diminution de recettes qu'éprouvera le bureau de Jurbise, par suite de l'établissement de la ligne vers Tournay. 33

Récapitulation des évaluations établies au § 1^{er} *ib.*

§ 2.

Importance de la route projetée, considérée comme ligne de destination, (dans la supposition que le canal de Jemmapes à Alost s'exécute.)

1^o Expéditions de la ligne de Bruxelles à Quiévrain. *ib.*

2^o Id. de la ligne de Braine-le-Comte à Namur 34

3^o Id. des lignes de l'Ouest 35

4^o Id. des lignes du Nord et de l'Est *ib.*

5^o Expéditions en moins des lignes du Midi à la destination de Jurbise *ib.*

Récapitulation des évaluations établies au § 2. *ib.*

§ 3.

Évaluation des produits supplémentaires que donnerait le chemin de fer projeté, si le canal de Jemmapes ne se construisait pas et si la Dendre n'était pas canalisée d'Alost à Ath.

1^o Produits des expéditions supplémentaires de la ligne de Tournay à Jurbise 36

2^o Produits des expéditions supplémentaires du Midi en destination de la ligne de Tournay à Jurbise. *ib.*

Récapitulation des produits évalués dans le § 3 37

§ 4.

Évaluation des produits supplémentaires que donnerait le chemin de fer projeté, si ce chemin de fer était mis en communication avec la Dendre, canalisée à partir d'Ath seulement.

Évaluation, d'après M. l'ingénieur Wellens, des frais de transport d'Ath à Anvers par la Dendre, canalisée au moyen de biefs éclusés, permettant la circulation de bateaux chargés de 220 tonneaux.	38
Évaluation, d'après cet ingénieur, de la somme nécessaire pour effectuer ladite canalisation de la Dendre, depuis Ath jusqu'à Alost	<i>ib.</i>
Mouvement qui, d'après le même ingénieur, aurait lieu, dans le cas de ladite canalisation, sur la Dendre. — Fixation du péage à établir	<i>ib.</i>
Coût du fret total par tonneau, à payer d'Ath à Anvers (y compris le retour à vide), en cas de canalisation de la Dendre	39
Coût du fret total par tonneau, à payer de Jemmapes à Anvers par le chemin de fer de Jemmapes à Ath, la Dendre canalisée d'Ath à Termonde et l'Escaut de Termonde à Anvers	<i>ib.</i>
Coût du fret par tonneau, à payer de Jemmapes à Anvers par les canaux de Condé et d'Antoing et l'Escaut dans son état actuel	<i>ib.</i>
Avantages en faveur des transports par le chemin de fer et la Dendre canalisée. — Économie pour le commerce et bénéfice pour le trésor public.	<i>ib.</i>
Évaluation des recettes à opérer, par suite des transports supplémentaires sur le chemin de fer, dans le cas de canalisation à grande section de la Dendre	40
Constructions supplémentaires auxquelles les transports de Jemmapes à Ath, par le chemin de fer, donneraient lieu.	<i>ib.</i>

CHAPITRE III.

RELEVÉ GÉNÉRAL DES RECETTES PRÉSUMÉES A OPÉRER, PAR SUITE DE L'ÉTABLISSEMENT DU CHEMIN DE FER DE TOURNAY A JURBISE.

§ 1^{er}.

Recettes nouvelles pour l'ensemble des parcours.

1 ^{er} cas, celui où l'on exécute le canal de Jemmapes à Alost	41
2 ^e cas, celui où l'on n'exécute pas le canal de Jemmapes à Alost et où l'on se borne à améliorer le régime de la Dendre, depuis Ath jusqu'à Alost.	<i>ib.</i>
3 ^e cas, celui où l'on n'exécute pas le canal de Jemmapes, mais bien la canalisation de la Dendre, avec écluses à sas d'Ath à Alost	42

§ 2.

Recettes applicables aux parcours à effectuer sur la ligne projetée de Tournay à Jurbise, prise isolément.

1 ^{er} cas, comme au § 1	<i>ib.</i>
2 ^e cas, id.	43
3 ^e cas, id.	<i>ib.</i>

§ 3.

Tableau récapitulatif des recettes nouvelles.

Résumé des §§ 1 et 2, pour chacun des trois cas spécifiés ci-dessus	44
---	----

CHAPITRE IV.

TRACÉ ET PROFIL LONGITUDINAL DE LA ROUTE PROJETÉE.

§ 1^{er}.

Tracé.

Nécessité d'opérer le raccordement à la station de Jurbise, du côté de Braine-le-Comte et non du côté de Mons	45
---	----

Considérations sur la convenance de placer la station d'Ath à l'intérieur de la ville	45
Description sommaire du tracé, depuis Tournay jusqu'à Jurbise	47
Relevé des diverses parties droites et courbes dont se compose le tracé. — Longueur de la ligne à construire entre la sortie de la station de Tournay et l'entrée de la station de Jurbise. — Longueur totale à exploiter du bureau de Tournay à celui de Jurbise	48

§ 2.

Profil longitudinal.

Division du profil longitudinal en trois pentes et rampes générales, d'après les bassins de l'Escaut de la haute Dendre et de la petite Dendre	<i>ib.</i>
Circonstances favorables aux transports pondéreux, résultant de l'élévation de la station de Jurbise par rapport à celle de Tournay. — <i>Maximum</i> des pentes adoptées	49
Tableau donnant le profil général du chemin de fer, depuis la sortie de la station de Tournay jusqu'à l'entrée de la station de Jurbise.	50

CHAPITRE V.

DÉPENSES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.

§ 1^{er}.*Bases des métrés et devis.*

1° Terrassements :

<i>A. Profils en travers.</i> — Largeur en crête des remblais et déblais. — Largeur de l'entrevoie et des banquettes	51
(Note sur l'opportunité de construire le corps de la route sur la largeur nécessaire à l'établissement de deux voies.)	<i>ib.</i>
<i>B. Transports de terre.</i> — Observations sur le mode de transport par waggons. — Considérations qui, dans le cas spécial de la route à construire, doivent faire rejeter ce mode	52
2° Ouvrages d'art	53
3° Matériel du railway. — Poids des rails. — Convenance d'admettre 6 portées au lieu de 5, par rail de 4 ^m ,50 de longueur	<i>ib.</i>
4° Stations et dépendances.	<i>ib.</i>
5° Matériel des transports	<i>ib.</i>
6° Prix généraux. — Ouvrages imprévus. — Somme à valoir.	54

§ 2.

Devis estimatif pour un corps de route à double voie et un rail-way à simple voie (dressé dans la supposition que la station d'Ath soit établie à l'intérieur de la ville et que les fortifications de cette place soient conservées.)

1° Terrains et indemnités	55
2° Terrassements	<i>ib.</i>
3° Ouvrages d'art	56
4° Revêtements de talus en perrés et en gazonnements	57
5° Matériel du rail-way	<i>ib.</i>
6° Travaux du rail-way et fourniture de sable	<i>ib.</i>
7° Dépendances de la route	<i>ib.</i>
8° Bâtiments et dépendances des stations	58
9° Personnel et frais généraux	61
10° Intérêts des capitaux pendant la durée de l'exécution	<i>ib.</i>
11° Somme à valoir pour l'imprévu	<i>ib.</i>
12° Matériel des transports	62

Récapitulation générale du devis estimatif établi dans la supposition ci-dessus indiquée 63
Réduction dont le montant du devis serait passible : 1° si la traverse des fortifications d'Ath pouvait se faire au moyen de remblais ordinaires ; 2° si la station d'Ath était placée à l'extérieur *ib.*

CHAPITRE VI.

MODE D'EXPLOITATION. — DÉPENSES ANNUELLES DE LOCOMOTION, PERCEPTION ET ENTRETIEN, TANT DU MATÉRIEL DES TRANSPORTS QUE DE LA ROUTE ET DE SES DÉPENDANCES.

PREMIER CAS, établi dans la supposition que le canal de Jemmapes à Alost s'exécute *ib.*

§ 1^{er}.

Composition, espèce et parcours des convois.

Description de l'espèce et de la composition des convois 64
Parcours total annuel des locomotives et de chaque espèce de voitures de transport 65

§ 2.

Dépenses annuelles d'exploitation, d'entretien et de renouvellement.

1° Entretien, réparation et renouvellement du matériel des transports 67
2° Dépense de coak pour locomotion, stationnement et allumage 68
3° Objets divers de consommation pour la locomotion 69
4° Personnel de locomotion 70
5° Personnel des bureaux et stations *ib.*
6° Personnel de surveillance, d'entretien de la voie et de police de la route 72
7° Travaux et fournitures relatifs à l'entretien de la route et de ses dépendances *ib.*
8° Direction. — Administration centrale. — Dépenses diverses 73
Récapitulation des frais annuels d'exploitation et d'entretien perpétuel, tant du matériel des transports, que de la route et de ses dépendances *ib.*

§ 3.

Coût des frais d'exploitation et d'entretien, par lieue parcourue et par lieue de rail-way, tant entre Tournay et Jurbise qu'entre Jurbise et Mons.

Parcours totaux à effectuer annuellement entre Tournay et Jurbise, d'une part, et entre Jurbise et Mons, d'autre part. 74
Coût moyen d'exploitation, par lieue parcourue, pour les convois circulant entre Tournay et Jurbise. *ib.*
Coût semblable pour les convois circulant entre Jurbise et Mons *ib.*
Coût total du parcours d'un convoi moyen entre Tournay et Jurbise et entre Jurbise et Mons. 75
Coût d'exploitation par lieue de longueur de rail-way entre Tournay et Jurbise et entre Jurbise et Mons *ib.*
Tableau récapitulatif de la division du coût de l'exploitation annuelle, par lieue de longueur de rail-way, et du coût de chaque convoi par lieue parcourue *ib.*

DEUXIÈME CAS, établi dans la supposition qu'on n'exécute ni le canal de Jemmapes ni la canalisation avec écluses à sas, de la Dendre *ib.*

Évaluation du coût spécial d'un transport annuel de 60 mille tonneaux de charbon de Jemmapes à Ath avec retour à vide 76

§ 1^{er}.

Composition des convois. — Détermination et coût du matériel spécial, nécessaire audit transport. *ib.*

§ 2.

Coût général des transports, entretien, renouvellement, etc.

1° Intérêts du capital employé à l'acquisition du matériel spécial 77
2° Entretien, réparation et renouvellement du matériel des transports. *ib.*
3° Dépenses de coak pour locomotion, stationnement et allumage *ib.*
4° Objets divers de consommation pour la locomotion. 78

5° Personnel supplémentaire de locomotion	ib.
6° Personnel supplémentaire des bureaux et stations	ib.
7° Renouvellement des rails par suite de l'usure produite par le roulage des convois spéciaux	ib.
8° Dépenses diverses	ib.
Récapitulation des dépenses annuelles	79
Prix par tonne et par lieue	ib.

TROISIÈME CAS, établi dans la supposition qu'on n'exécute pas le canal de Jemmapes, mais qu'on canalise la Dendre, avec écluses à sas, depuis Ath jusqu'à Alost. 79

Indication du coût par tonne et par lieue, pour le transport des charbons de Jemmapes à Ath, destinés à être embarqués à Ath, sur la Dendre canalisée ib.

CHAPITRE VII.

PARALLÈLE ENTRE LES RECETTES ET LES DÉPENSES.

§ 1^{er}.

Balance des recettes et dépenses pour l'ensemble des transports nouveaux.

PREMIER CAS, celui de l'exécution du canal de Jemmapes à Alost	80
DEUXIÈME CAS, celui où l'on n'exécute ni le canal de Jemmapes, ni la canalisation de la Dendre.	81
TROISIÈME CAS, celui de la canalisation avec écluses à sas de la Dendre, depuis Ath jusqu'à Alost	ib.

§ 2.

Balance des recettes et dépenses pour la ligne de Tournay à Jurbise, prise isolément.

PREMIER CAS, comme il est dit au § 1 ^{er}	82
DEUXIÈME CAS, id.	ib.
TROISIÈME CAS, id.	83

§ 3.

Tableau récapitulatif du parallèle entre les recettes et les dépenses.

Indication de la balance des recettes et dépenses pour chacun des cas prévus aux §§ 1 et 2 84

CHAPITRE VIII.

RÉSUMÉ ET CONCLUSION.

Sommaire ou résumé du chap. I ^{er}	85
Id. id. II.	ib.
Id. id. III.	86
Id. id. IV.	ib.
Id. id. V.	ib.
Id. id. VI.	87
Sommaire ou résumé du chap. VII	ib.
Note sur le bénéfice que présenterait la route de Tournay à Jurbise, si la concession en était accordée à des particuliers	88
Motifs qui s'opposent à la mise en concession de la ligne de Tournay à Jurbise.	ib.
Conclusion	81

APPENDICE.

STATISTIQUE DES MOUVEMENTS ET RECETTES EFFECTUÉS SUR LES
DIVERSES PARTIES DU RÉSEAU DES CHEMINS DE FER BELGES,
PENDANT L'EXERCICE 1843.

Mode général de déterminer les recettes présumées des localités diverses, en prenant pour comparaison les produits donnés par d'autres localités placées dans des circonstances analogues	91
Nécessité, pour se diriger d'après ce mode, de grouper les stations par lignes	<i>ib.</i>
Division du réseau général en 12 sections	<i>ib.</i>
Répartition des mouvements et recettes par sections de départ et d'arrivée	92
Difficulté qui se présentait pour ramener toutes les sections à une même mesure de comparaison, par suite de ce que plusieurs de ces sections n'ont pas été exploitées pendant l'année entière.—Moyen employé pour résoudre cette difficulté	92
Rapport du produit par lieue exploitée de chacun des mois de l'année, au produit annuel pris pour unité. — Résultats remarquables par leur régularité.	<i>ib.</i>
Tableau indiquant les influences <i>moyennes</i> des mois, tant pour les recettes de toute nature que pour celles données du chef des transports de voyageurs seulement	93
Échelle graphique des produits mensuels pendant les années 1840, 1841, 1842 et 1843, établie, d'une part, en raison des recettes réelles, et, d'autre part, en raison des recettes fictives, calculées d'après le tableau des influences des mois	<i>ib.</i>
Mode employé pour ramener l'exploitation faite pendant une partie de l'année seulement, à une exploitation d'une année entière	<i>ib.</i>
Tableau donnant les longueurs de chaque section, soit réelles, soit réduites en raison de la durée de l'exploitation	95
Tableau des recettes, par lieue moyenne, données pour chaque nature de transport, par les diverses sections du réseau	96
(Note explicative des causes de la diminution progressive que présente, d'année en année, le produit des voyageurs par lieue exploitée)	<i>ib.</i>
Tableau indiquant le rang d'importance qu'occupe chaque section, par lieue moyenne, du chef des produits : 1° des voyageurs, 2° des marchandises, 3° de toute nature	97
Tableau de répartition par sections de départ et d'arrivée, des mouvements et produits qu'on eût obtenus pour 1843, si toutes les sections avaient été indistinctement exploitées du 1 ^{er} janvier au 31 décembre. <i>ib.</i>	<i>ib.</i>
Application du tableau des influences moyennes des mois aux recettes obtenues pendant le 1 ^{er} trimestre de l'exercice 1844	
Répartition du coût du matériel des transports sur les diverses sections du réseau	98
Coût des frais d'établissement pour la totalité de chaque section et par lieue de longueur de chacune d'elles, en y comprenant les stations, les dépendances et le matériel des transports	<i>ib.</i>
Coût des frais d'exploitation en totalité et par lieue de longueur de chacune des sections	99
Tableau final donnant, par lieue de longueur, la balance des recettes et dépenses pour chaque section	<i>ib.</i>

ANNEXES.

PREMIÈRE SÉRIE.

Tableaux relatifs aux longueurs parcourues par les voyageurs.

N ^{os} des annexes.		
1.	Tableau donnant les calculs du parcours moyen de chaque voyageur, de 1840 à 1843 inclusivement :	
	1° Sur les lignes du Nord, de l'Est et de l'Ouest.....	106
	2° Sur la ligne du Midi.....	107
	3° Sur l'ensemble des lignes.....	108
2.	Tableau présentant la répartition des voyageurs de l'exercice 1843, en catégories diverses, d'après les distances parcourues.....	109

DEUXIÈME SÉRIE.

Recettes de 1836 à 1843 inclusivement. — Répartition mensuelle et par lieue exploitée pour chaque espèce de transport, pendant les dits exercices. — Rapport du produit de chaque mois au produit de l'année entière. — Influence moyenne des mois sur les produits du chemin de fer.

3.	Tableau des recettes totales et par lieue exploitée pour les diverses espèces de transports pendant chacun des mois de l'année 1836.....	112
4.	Tableau des recettes totales et par lieue exploitée pour les diverses espèces de transports pendant chacun des mois de l'année 1837.....	113
5.	Id. pour l'exercice 1838.....	114
6.	Id. 1839.....	115
7.	Id. 1840.....	116
8.	Id. 1841.....	117
9.	Id. 1842.....	118
10.	Id. 1843.....	119
11.	Tableau récapitulatif des produits annuels par lieue exploitée et pour chaque espèce de transport, pendant les années 1836 à 1843.....	120
12.	Rapport, par lieue exploitée, du produit de chaque mois (de 1840 à 1843) au produit de l'année entière pris pour unité : 1° pour les recettes de toute nature et 2° pour les recettes des voyageurs seulement. — Rapport moyen pour les quatre derniers exercices, donnant, dans les deux cas indiqués ci-dessus, l'influence moyenne de chaque mois sur les produits du chemin de fer.	121
13.	Échelle graphique des produits mensuels du chemin de fer par lieue moyenne exploitée, pendant les quatre exercices précités, établie d'une part en raison des recettes réelles, et, d'autre part, en raison des recettes fictives, calculées d'après le tableau des influences moyennes des divers mois.....	122 ^{bis}

TROISIÈME SÉRIE.

Mouvements et recettes donnés, en 1843, par chaque station, tant principale que secondaire, considérée comme lieu de départ.

14.	Mouvement des voyageurs par classe et pour chaque station sans exception.....	124
15.	Recettes tant ordinaires qu'extraordinaires, opérées dans chacune des dites stations.....	127

QUATRIÈME SÉRIE.

Mouvements et recettes de l'exercice 1843 répartis par stations principales de départ et d'arrivée.

16.	Tableau donnant la répartition du mouvement des voyageurs par stations principales de départ et de destination.....	133
-----	---	-----

17.	Tableau semblable pour le <i>mouvement des bagages</i> id.....	137
18.	Id. <i>mouvement des marchandises</i> id.....	141
19.	Tableau donnant la répartition des <i>recettes des voyageurs</i> (ordinaires) par stations principales de départ et de destination.....	145
20.	Tableau semblable pour les <i>recettes des bagages</i> par id.....	149
21.	Id. <i>recettes des marchandises</i> par id.....	153
22.	Id. <i>recettes ordinaires de toute nature</i> par id.....	157

CINQUIÈME SÉRIE.

Mouvements et recettes de l'exercice 1843, répartis par lignes ou sections de départ et d'arrivée. — Importance totale et par lieue de longueur de diverses sections, pour chaque nature de transport.

23.	Tableau donnant la répartition par sections de départ et d'arrivée du <i>mouvement des voyageurs</i> (ordinaires).....	162
25.	Tableau semblable pour le <i>mouvement des bagages</i>	166
27.	Id. <i>mouvement des marchandises</i>	170
24.	Tableau donnant l'importance totale et par lieue de longueur de chaque section du chef des <i>mouvements des voyageurs</i> (ordinaires) tant pour les départs que pour les arrivées.....	164
26.	Tableau semblable pour les <i>mouvements des bagages</i>	168
28.	Id. <i>mouvements des marchandises</i>	172
29.	Tableau donnant la répartition par sections de départ et d'arrivée des <i>recettes des voyageurs</i> (ordinaires).....	174
31.	Tableau semblable pour les <i>recettes des bagages</i>	178
33.	Id. <i>recettes des marchandises</i>	182
35.	Id. <i>recettes ordinaires de toute nature</i>	186
30.	Tableau donnant l'importance totale et par lieue de longueur de chaque section, du chef des <i>recettes des voyageurs</i> (ordinaires).....	176
32.	Tableau semblable pour les <i>recettes des bagages</i>	180
34.	Id. <i>recettes des marchandises</i>	184
36.	Id. <i>recettes réunies</i> (transports ordinaires).....	185
37.	Id. <i>recettes de toute nature</i> , (tant ordinaires qu'extraordinaires).....	189

SIXIÈME SÉRIE.

Mouvements et recettes (transports ordinaires) qu'on eût obtenus pour l'exercice 1843, si toutes les sections eussent été indistinctement exploitées du 1^{er} janvier au 31 décembre. — Répartition par sections de départ et d'arrivée. — Importance totale par lieue de longueur, de chacune de ces sections, dans ladite supposition.

38.	Tableau donnant la répartition du <i>mouvement des voyageurs</i> , par sections de départ et d'arrivée, en supposant toutes les sections, sans exception, exploitées depuis le 1 ^{er} janvier jusqu'au 31 décembre.....	198
40.	Tableau semblable en ce qui concerne le <i>mouvement des bagages</i>	202
42.	Id. id. <i>mouvement des marchandises</i>	206
39.	Tableau donnant l'importance totale et par lieue de longueur de chaque section, du chef du <i>mouvement des voyageurs</i> , dans la supposition dont il s'agit.....	200
41.	Tableau semblable en ce qui concerne le <i>mouvement des bagages</i>	204
43.	Id. id. <i>mouvement des marchandises</i>	208
44.	Tableau donnant la répartition des <i>recettes des voyageurs</i> , par sections de départ et d'arrivée, dans la supposition dont il est question.....	210
46.	Tableau semblable en ce qui concerne les <i>recettes des bagages</i>	214
48.	Id. id. <i>recettes des marchandises</i>	218
50.	Id. id. <i>recettes ordinaires de toute nature</i>	221
45.	Tableau donnant l'importance totale et par lieue de longueur de chaque section du chef des <i>recettes des voyageurs</i> , dans la supposition indiquée ci-dessus.....	212
47.	Tableau semblable en ce qui concerne les <i>recettes des bagages</i>	216
49.	Id. id. <i>recettes des marchandises</i>	220
51.	Id. id. <i>recettes ordinaires de toute nature</i>	225

SEPTIÈME SÉRIE.

Balance des recettes et dépenses relatives à chacune des sections du réseau, pour l'exercice 1843.

1^o Répartition, par section, des dépenses de 1^{er} établissement :

52.	§ 1 ^{er} . Route proprement dite.....	230
	§ 2. Bâtiments des stations.....	231
	§ 3. Dépendances id.	233
	§ 4. Personnel et dépenses générales.....	235
	§ 5. Matériel des transports.....	236
52 ^{bis} .	Tableau récapitulatif des dépenses de premier établissement pour chacune des sections du réseau.	237

2^o Répartition, par section, des dépenses d'exploitation :

53.	§ 1 ^{er} . Service de l'entretien et police des routes et stations.....	238
	§ 2. Locomotion, entretien du matériel, service des transports et frais de perception.....	239
	§ 3. Administration générale.....	240
53 ^{bis} .	Tableau récapitulatif des dépenses d'exploitation pour chaque section.....	242

3^o Parallèle entre les recettes et les dépenses de chaque section :

54.	Tableau donnant pour chaque section et par lieue de longueur : 1 ^o le montant des recettes réelles ; 2 ^o celui des frais d'exploitation ; 3 ^o l'excédant des recettes sur les dépenses d'exploitation ; 4 ^o la dépense de 1 ^{er} établissement, y compris le matériel des transports ; 5 ^o enfin le bénéfice net par rapport audit capital d'établissement.....	243
-----	---	-----