

**www.e-rara.ch**

**Assemblée générale ordinaire du 28 avril 1858 ...**

**Delebecque**

**[S. l.], [1858]**

**ETH-Bibliothek Zürich**

Shelf Mark: Rar 4621

Persistent Link: <https://doi.org/10.3931/e-rara-20085>

---

**www.e-rara.ch**

Die Plattform e-rara.ch macht die in Schweizer Bibliotheken vorhandenen Drucke online verfügbar. Das Spektrum reicht von Büchern über Karten bis zu illustrierten Materialien – von den Anfängen des Buchdrucks bis ins 20. Jahrhundert.

e-rara.ch provides online access to rare books available in Swiss libraries. The holdings extend from books and maps to illustrated material – from the beginnings of printing to the 20th century.

e-rara.ch met en ligne des reproductions numériques d'imprimés conservés dans les bibliothèques de Suisse. L'éventail va des livres aux documents iconographiques en passant par les cartes – des débuts de l'imprimerie jusqu'au 20e siècle.

e-rara.ch mette a disposizione in rete le edizioni antiche conservate nelle biblioteche svizzere. La collezione comprende libri, carte geografiche e materiale illustrato che risalgono agli inizi della tipografia fino ad arrivare al XX secolo.

---

**Nutzungsbedingungen** Dieses Digitalisat kann kostenfrei heruntergeladen werden. Die Lizenzierungsart und die Nutzungsbedingungen sind individuell zu jedem Dokument in den Titelinformationen angegeben. Für weitere Informationen siehe auch [Link]

**Terms of Use** This digital copy can be downloaded free of charge. The type of licensing and the terms of use are indicated in the title information for each document individually. For further information please refer to the terms of use on [Link]

**Conditions d'utilisation** Ce document numérique peut être téléchargé gratuitement. Son statut juridique et ses conditions d'utilisation sont précisés dans sa notice détaillée. Pour de plus amples informations, voir [Link]

**Condizioni di utilizzo** Questo documento può essere scaricato gratuitamente. Il tipo di licenza e le condizioni di utilizzo sono indicate nella notizia bibliografica del singolo documento. Per ulteriori informazioni vedi anche [Link]

#

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU NORD.

---

## ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE

*Du 28 avril 1858.*

Présidence de M. le baron James de Rothschild,

PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

---

## RAPPORT

PRÉSENTÉ AU NOM DU CONSEIL D'ADMINISTRATION,

**Par M. DELEBECQUE, vice-président.**

---

MESSIEURS,

Nous pouvons, comme nous l'avons fait jusqu'ici, chaque année, à pareil jour, nous féliciter ensemble des résultats de notre exploitation pendant l'année 1857. Les faits exposés dans ce rapport vous prouveront que nos prévisions sur l'avenir du Chemin de fer du Nord sont loin de se démentir. L'exercice dont nous venons vous rendre compte n'a offert aucun de ces symptômes d'affaiblissement que deux crises successives, l'une financière et l'autre commerciale, ont malheureusement fait apparaître dans un trop grand nombre d'entreprises. Nous sommes fondés à compter sur la continuation de la marche ascensionnelle de nos produits : les quinze premières semaines de l'année actuelle, malgré les circonstances défavorables dans lesquelles elles se sont écoulées,





présentent un excédant de recettes de 4,094,885 fr. sur la période correspondante de 1857.

**Travaux sur les  
lignes  
en exploitation.**

Nous avons continué sur nos lignes en exploitation les travaux nécessaires pour que le service se fasse avec régularité, sécurité, économie. Des bâtiments destinés aux voyageurs avaient été commencés, en 1856, à Albert et à Bergues; ils ont été achevés en 1857. Il en a été de même des ateliers de Tergnier et de St.-Martin, grands établissements affectés à l'entretien et aux réparations du matériel roulant. La construction de plusieurs halles à marchandises a été terminée, tant sur la ligne de St.-Quentin à Erquelines, qu'à la Chapelle, où se sont aussi élevés de nouveaux bâtiments pour remises de locomotives, et pour ateliers de forges, d'ajustage, de montage de machines. Enfin, nous avons commencé la gare définitive qui manquait encore à Abbeville, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises, et qui s'achève en ce moment. Nous complétons les installations des lignes de Tergnier à Laon et de Creil à Beauvais, ouvertes depuis septembre 1857.

**Lignes  
en construction.  
—  
Ligne de Tergnier  
à Reims.**

Nous aurons ci-après à vous expliquer comment cette ligne, qui faisait partie de nos concessions de 1852, n'a été maintenue dans notre réseau que pour la partie entre Tergnier et Laon, laquelle a seulement 28 kilomètres de longueur, l'autre partie, de Laon à Reims, d'une étendue de 52 kilomètres, ayant été rattachée au réseau des Ardennes, en vertu d'un arrangement avec la Compagnie de ce nom. Les stations ont été construites en 1857, sur les 28 kilomètres qui nous restent; on met la dernière main à leur installation. La période des constructions proprement dites est achevée sur cette ligne; presque tous les décomptes des entrepreneurs sont réglés.

**Ligne de Busigny  
à Somain.**

La longueur totale de cette ligne est de 49 kilomètres, dont 8, de Somain à Lourches, ont été mis en circulation au mois d'octobre de l'année dernière. C'est cette section qui dessert et relie au réseau du Nord les charbonnages de Douchy et de Denain. Quant aux 41 kilomètres de Lourches à Busigny par Bouchain et Cambrai, ils ont été portés à un tel état d'avancement, que la dépense prévue pour la construction est faite aux 4/5. Les terrassements et ouvrages d'art sont achevés; le ballastage et la pose des rails s'opèrent dans des conditions qui ne laissent place à aucun doute sur l'ouverture de la ligne entière pour le mois de juillet prochain. Ce chemin de fer va desservir l'importante

ville de Cambrai et son arrondissement ; il va mettre en communication directe les ports de Calais et de Dunkerque, et les places de Lille, Roubaix et Valenciennes, avec les villes de St.-Quentin et de Reims et les usines de la Haute-Marne. C'est une ligne transversale dont l'établissement était évidemment réclamé par les besoins du commerce et de l'industrie, et qui ne doit absolument rien enlever aux lignes préexistantes.

La ligne de St.-Denis à Creil, qui devait être ouverte au mois d'août de la présente année, ne sera entièrement livrée au public qu'au printemps de l'année prochaine. La limitation de nos dépenses annuelles par l'Administration supérieure est la seule cause de ce retard. Les travaux de terrassement et de maçonnerie sont d'ailleurs, grâce aux efforts faits en 1857, en bonne voie d'avancement ; ils seront achevés à la fin de la campagne. Les 42 premiers kilomètres, à partir de St.-Denis, terminés dès aujourd'hui comme terrassements et ouvrages d'art, sont prêts à recevoir le ballast et les rails ; aussi comptons-nous ouvrir, vers le mois d'août prochain, les premières stations de cette nouvelle banlieue, au bout de laquelle se trouvent la forêt et la résidence de Chantilly. La richesse et l'activité de la circulation dans toute cette contrée peuvent se mesurer par le grand nombre des voitures publiques qui la parcourent, et dont le chemin de fer doit bientôt tenir lieu.

Ligne de St-Denis  
à Creil.

Cette ligne traverse la baie de Somme près de l'embouchure de cette rivière ; elle n'a que 6 kilomètres de développement. Elle est établie, partie sur remblais, et partie sur une estacade à claires-voies, ayant 4,300 mètres de longueur et donnant passage à la marée montante et descendante. Cet ouvrage d'art, qui place un chemin de fer au milieu des flots pendant la haute mer, est une véritable singularité, nous pouvons même dire une curiosité digne d'attirer l'attention des voyageurs.

Ligne de Noyelles  
à St-Valery.

Les principaux travaux sont terminés ; on pose la voie définitive, et on construit la station provisoire de St.-Valery. L'exploitation de cette ligne, qui met le Tréport à six heures de Paris, commencera pour l'ouverture de la prochaine saison des bains.

Il n'est peut être pas inutile de vous rappeler, Messieurs, que la Compagnie, par le décret de concession, a été substituée aux droits de l'Etat pour la propriété des terrains de la baie de Somme, en amont du chemin de fer, qui



deviendront susceptibles de culture. C'est ainsi que nous avons pu déjà effectuer, à de bonnes conditions, des ventes dont les produits viennent en déduction des dépenses faites pour la construction du chemin de fer.

La série des résolutions qui vous seront proposées comprend la ratification des ventes qui ont été faites de terrains reconnus inutiles à l'exploitation de nos lignes. Ces ventes s'appliquent à 67 hectares 25 ares 24 centiares, et ont produit 238,537 fr. qui s'ajoutent à l'actif du capital social.

Nous vous demanderons également, pour faciliter la réalisation d'affaires semblables, le pouvoir général de vendre à l'amiable ou par adjudication, tous les terrains et bâtiments, non occupés par la voie ou inutiles à l'exploitation sur tout le réseau.

**Lignes  
à construire.**

Vous nous avez autorisés, dans l'assemblée générale du 30 avril 1857, à conclure tous traités relatifs aux nouvelles concessions demandées, savoir :

|                                                                           |                     |
|---------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| Une ligne de Paris à Soissons, d'une longueur de . . . . .                | 403 <sup>kil.</sup> |
| Une ligne de Boulogne à Calais, avec embranchement sur Marquise . . . . . | 43                  |
| Une ligne de Rouen à Amiens . . . . .                                     | 120                 |
| Une ligne d'Amiens à St.-Quentin . . . . .                                | 71                  |
| Une ligne des houillères du Pas-de-Calais . . . . .                       | 84                  |
| Une ligne de St.-Ouen-l'Aumône à Pontoise . . . . .                       | 3                   |
| Une ligne de Chantilly à Senlis . . . . .                                 | 44                  |
| <b>TOTAL . . . . .</b>                                                    | <b>435</b>          |

A la suite d'une convention, en date du 24 juin, entre S. E. M. le Ministre des Travaux publics et la Compagnie, un décret impérial a été rendu le 26 du même mois, pour ajouter ces différentes lignes au réseau du Nord. Le décret comprend, en outre, un petit embranchement de 5 kilomètres entre Argenteuil et Ermont, dont le but sera indiqué, en sorte que l'ensemble de nos nouvelles concessions, forme un total de 440 kilomètres.

**Ligne de Paris  
à Soissons.**

Le chemin de fer de Paris à Soissons, placé en d'autres mains que celles de la Compagnie, serait devenu contre elle un instrument de concurrence; exploité par nous, il ne fera que desservir de fertiles contrées, privées jusqu'à présent de voies ferrées. Il servira, en même temps, de limite et de défense à notre réseau du côté de l'Est. En touchant aux communes du Bourget, de Livry,



Vaujours, Mitry, Clayes, Juilly et Dammartin, il nous ouvre une troisième banlieue de Paris. Il fait enfin partie d'une ligne de Paris à Reims, plus courte de 13 kilomètres que celle qui passe par Epernay.

Sur les 40 premiers kilomètres à partir de Paris, le projet est arrêté et soumis à l'approbation ministérielle. Cette première section ne présente que des travaux d'une importance minime ; elle pourra être exploitée dans l'été de 1859.

Pour la partie comprise entre Dammartin et Soissons, deux tracés, passant, l'un par Villers-Cotterets, l'autre par La Ferté-Milon, sont en concurrence, et le Gouvernement s'est réservé le choix à faire entre eux. Les enquêtes sont terminées ; elles se sont, à une grande majorité, prononcées en faveur du tracé de Villers-Cotterets, qui est aussi celui dont la Compagnie réclame l'adoption. Nous attendons la décision du Gouvernement pour hâter la rédaction des projets définitifs et l'exécution des travaux.

La ligne de Boulogne à Calais a été considérée par le Gouvernement comme intéressant les relations internationales, par le raccourcissement de la voie postale entre Paris et Londres. Le trafic local qu'elle doit produire résultera surtout des usines de Marquise, des minerais de ce bassin et des carrières de marbre de Landrethun.

**Ligne de Boulogne  
à Calais.**

La ligne de Rouen à Amiens crée une communication du plus haut intérêt entre les ports de Rouen et du Havre, et toutes les régions desservies par notre réseau. Elle transportera vers le Nord les produits exotiques et fera pénétrer en Normandie les charbons de nos bassins houillers, dont elle améliorera les conditions de concurrence avec le charbon anglais. La Compagnie de l'Ouest a voulu partager cette concession avec nous : elle y est intéressée pour un tiers, mais l'exécution et l'exploitation de la ligne appartiennent exclusivement à notre Compagnie. Le choix du tracé est réservé à un décret à intervenir ; les études que nous poursuivons avec activité démontrent que les pentes fortes que présentait l'avant-projet pourront être évitées.

**Ligne de Rouen  
à Amiens.**

La ligne d'Amiens à Saint-Quentin, qui traverse une riche contrée agricole et dessert la ville de Ham, point industriel important, complète avec la ligne de Rouen à Amiens, une communication entre Rouen et Reims, plus courte que celle qui passe par Paris et Epernay, et nous assure le trafic de Reims à la mer. Elle complète ainsi l'utilité de la ligne de Rouen à Amiens.

**Ligne d'Amiens à  
St-Quentin.**



**Ligne des houillères du Pas-de-Calais.**

Le nom même de cette ligne définit son but, et donne une idée de son importance pour l'ensemble de notre trafic. Mises en communication avec la plupart des nouvelles fosses, soit directement, soit par de courts embranchements, les lignes à construire se trouveront, relativement à la navigation, dans des conditions de concurrence favorables, et les charbons qu'elles auront recueillis suivront nos voies, pour se répartir dans les contrées industrielles que nous desservons déjà, et dans la Normandie que nous allons atteindre par la ligne de Rouen à Amiens. Quelques questions de tracé, dont la solution ne nous paraît pas douteuse, retardent encore l'approbation des projets; mais nos mesures sont prises pour mettre activement la main à l'œuvre et ouvrir promptement une exploitation aussi intéressante pour les pays à desservir que pour nous-mêmes.

**Ligne de Chantilly à Senlis.**

Cette ligne n'a qu'un développement de 11 kilomètres; elle doit être construite à une seule voie; le terrain ne présente pas de difficultés; les projets sont prêts et vont être soumis à l'approbation.

**Ligne de St-Ouen-  
l'Aumône à Pontoise et d'Ermont à Argenteuil.**

Au moyen de ces deux petits tronçons, un nouveau courant de circulation remplacera, sur notre ligne actuelle de Pontoise, la portion de trafic qui doit lui faire défaut par l'ouverture du chemin direct de Saint-Denis à Creil. Un chemin de fer de Paris à Gisors, avec prolongement ultérieur, qui va être concédé à la Compagnie de l'Ouest, doit, en effet, suivant des conditions déjà réglées, emprunter nos voies entre Argenteuil et Pontoise, comme nous emprunterons, à notre tour, un certain nombre de kilomètres des voies de la Compagnie de l'Ouest, pour le parcours d'Amiens à Rouen. C'est ce qui a fait introduire le raccordement d'Argenteuil à Ermont dans nos arrangements, bien que nous n'eussions reçu de vous aucun pouvoir préalable à cet égard. Nous vous demanderons pour ce fait un bill d'indemnité, ainsi que la ratification des traités que nous avons eu à passer, tant avec la Compagnie de l'Ouest qu'avec la Compagnie des Ardennes.

**Ligne de Creil à Beauvais et de Laon à Reims.**

L'objet de ce dernier traité était l'échange, fait sous l'autorité de M. le Ministre des Travaux publics, de l'embranchement de Laon à Reims contre celui de Creil à Beauvais. Cet échange a eu lieu moyennant le remboursement réciproque des dépenses faites par chacune des deux Compagnies sur la ligne qu'elle cède. Nous n'avons abandonné la section de Laon à Reims, qu'en stipulant



des garanties de tarifs qui assurent la liberté des relations de notre réseau avec la ville de Reims, aussi complètement que si cette ligne continuait à faire partie de notre concession. Il est facile d'apprécier l'avantage qu'il y avait pour la Compagnie du Nord à prendre possession d'une ligne située, comme celle de Creil à Beauvais, au centre même du territoire qui lui est dévolu.

L'une des clauses de notre convention du 24 juin 1857 nous imposait l'obligation de racheter la concession du chemin de fer de Villers-Cotterets au Port-aux-Perches. Cette petite ligne, qui devient un embranchement du chemin de Soissons, n'est organisée que pour un service de marchandises. Son développement est de 8,600 mètres; une sentence arbitrale en a fixé le prix à 234,000 fr.

Vous aurez aussi à émettre un vote sur cette acquisition, qui n'était pas prévue dans les pouvoirs donnés à votre Conseil d'administration.

Vous voyez, Messieurs, que les embranchements ajoutés à notre réseau, en 1857, ne doivent pas donner lieu, en général, aux appréhensions que les concessions additionnelles font naître assez souvent. Ils sont distribués de manière à satisfaire aux intérêts industriels et commerciaux, avec lesquels les intérêts de la Compagnie sont toujours identiques. Chacune des nouvelles lignes trouvera sur son parcours des revenus propres, sans faire double emploi avec aucune des sections déjà exploitées; elles apporteront, au contraire, à celles-ci de nouveaux contingents de trafic, destinés à soutenir et à élever le niveau général de nos recettes. Nous ne craignons pas d'être taxés de témérité en vous déclarant ici que, dans ce complément de concessions, la Compagnie doit trouver non-seulement des gages de sécurité, mais encore de nouveaux éléments de prospérité.

Nous ne serons pas d'ailleurs renfermés dans des limites de temps trop étroites pour les travaux. Le délai de six ans, qui a été fixé pour leur exécution, n'est pas suffisant, et l'Administration supérieure est disposée à le prolonger. Dans sa haute sollicitude pour les Compagnies de chemins de fer, le gouvernement de l'Empereur ne veut pas les exposer aux contre-coups des embarras de situation générale qui peuvent se produire: il sent combien il importe de leur laisser le temps nécessaire pour réaliser, à de bonnes et équitables conditions, les ressources financières qui doivent correspondre à leurs engagements. Nous

Ligne  
de  
Villers-Cotterets  
au  
Port-aux-Perches.



avons donc adressé au Gouvernement une demande motivée, à l'effet de ne terminer que dans un plus long délai ceux des embranchements concédés, dont l'ouverture est moins urgente, sous le double rapport des intérêts généraux du public et des intérêts de la Compagnie. L'accueil encourageant qui a été fait à notre demande nous permet de compter sur une décision favorable.

**Nouveau cahier  
des charges.**

La convention relative à nos nouvelles concessions a eu pour conséquence inévitable l'application à notre entreprise d'un nouveau cahier des charges, qui venait d'être accepté par d'autres Compagnies placées dans des circonstances analogues. Notre loi constitutive a ainsi reçu des modifications, où le bien et le mal sont en quelque sorte compensés. D'un côté, la rémunération des transports effectués pour le service de la Poste a été réduite; les tarifs ont été abaissés pour les troupes de terre et de mer; les traités particuliers avec le commerce ont été interdits. D'un autre côté, la durée de notre concession a été, en raison des additions faites au réseau, allongée de trois ans et trois mois, c'est-à-dire que l'époque de notre entrée en jouissance, primitivement fixée au 40 septembre 1848, a été reculée jusqu'au 31 décembre 1851. L'avantage qui en résulte, sans avoir beaucoup d'importance, est cependant appréciable, au point de vue des réserves à affecter à l'amortissement, et du délai avant lequel la faculté du rachat ne peut être exercée. Pour la mise en vigueur du nouveau cahier des charges, il a dû être fait de tous nos tarifs de marchandises un remaniement dans lequel nous avons tenu compte de l'expérience acquise pendant douze années. Nous avons surtout cherché, dans ce travail, à concilier les intérêts du public avec ceux de la Compagnie. Enfin, le principe des tarifs différentiels et des réductions conditionnelles de prix a été reconnu, tant dans le cahier des charges que dans les discussions qui ont eu lieu depuis son adoption, en présence des Délégués de l'Administration supérieure; il nous paraît hors de doute que nous pourrons, au moyen des tarifs d'abonnement, maintenir nos relations avec le commerce sur le pied où elles ont été jusqu'à présent, c'est-à-dire en voie de développement progressif.

**Modification  
des  
statuts.**

Les statuts de la Compagnie ont dû pareillement être modifiés en raison des accroissements apportés à l'actif social et du supplément ajouté à notre capital par la création d'actions nouvelles. Nous avons profité de l'occasion pour pro-

voquer un changement, plusieurs fois réclamé dans vos réunions annuelles, sur le mode de paiement des intérêts et du dividende. Les articles 50 et 54 des nouveaux statuts sont conçus dans les termes suivants :

**ART. 50.**

« Le paiement des intérêts a lieu par semestre, le 1<sup>er</sup> janvier et le 1<sup>er</sup> juillet de chaque année. »

**ART. 54.**

« Le paiement du dividende a lieu le 1<sup>er</sup> juillet de chaque année. Toutefois, d'après l'état des recettes, le Conseil d'administration peut autoriser le paiement, au 1<sup>er</sup> janvier, d'un à-compte sur le dividende. »

Vos administrateurs useront de cette faculté avec la prudence qui est un de leurs premiers devoirs, et aussi avec le désir de satisfaire aux convenances des actionnaires, intéressés à un partage moins inégal entre les deux semestres de l'année, du revenu afférent à leurs actions. Vous aurez d'abord à rapporter une décision de l'assemblée générale du 30 avril 1853, qui a fixé au 1<sup>er</sup> janvier de chaque année, le paiement intégral des intérêts, avec anticipation d'un semestre, cette mesure n'étant plus compatible avec le texte de l'art. 50 des statuts, dont il vient d'être donné lecture. Mais les huit francs d'intérêts, qui ne seront plus touchés en janvier, seront remplacés par un à-compte sur le dividende, dont le Conseil d'administration fixera la quotité à la fin de chaque exercice, en tenant compte des recettes, appréciables, dès cette époque, du moins par approximation. Les huit francs d'intérêts, non perçus en janvier, s'ajouteront à la seconde partie du dividende payable en juillet. La tendance du Conseil d'administration sera, nous le répétons, de diminuer l'inégalité entre les deux paiements semestriels.

L'assemblée générale du 30 avril 1857 nous a ouvert éventuellement le crédit nécessaire pour les nouvelles lignes dont la concession a été obtenue depuis. Ce crédit est de 110 millions, non compris les 34 millions affectés au remboursement des paiements faits par anticipation à l'Etat. Suivant le plan qui vous a été exposé à la même époque, la Compagnie a émis 125,000 actions nouvelles qui, au taux d'émission de 575 francs, doivent produire un total de 71,875,000 francs.

**Situation  
financière.**



La répartition en a été faite, conformément aux statuts, entre les porteurs des anciennes actions, dans la proportion de cinq seizièmes d'action nouvelle pour chaque action ancienne. La souscription, ouverte depuis le 29 juin jusqu'au 16 juillet 1857, a donné lieu, à la prise de 415,846 titres par MM. les Actionnaires. Les 9,484 qui n'ont pas été souscrits sont restés entre les mains de la Compagnie pour être vendus par les soins du Conseil d'administration, et pour le compte de la société, le tout en exécution des statuts.

Vous savez, Messieurs, que, pendant les trois premières années, les actions nouvelles ne donnent droit qu'à l'intérêt de 5 p. 0/0 sur les sommes versées; qu'un tiers de ces actions, désigné par la voie du sort, doit être admis au partage du dividende à partir du second semestre de 1860, et qu'il doit être procédé de même, à l'égard du second tiers, pour l'année 1861, et à l'égard du troisième tiers pour l'année 1862.

Un premier appel de 200 fr. qui a été fait sur les actions nouvelles, à l'époque même de la souscription, a fait encaisser par la Compagnie la somme de 25 millions de francs. Nous n'avons pas eu besoin de donner suite, pendant l'année 1857, à l'autorisation que vous nous avez accordée d'émettre, dans un court délai, pour 25 millions d'obligations. Il nous a suffi de compléter l'émission de la dernière série des obligations autorisées en 1852 et 1853. Les titres en ont été réalisés au taux moyen de 282 fr. 65 c.

Vous avez pu remarquer, Messieurs, qu'en général, les obligations de la Compagnie du Nord se placent à des conditions de prix relativement favorables et dont les avantages seraient aisément mis en évidence par des comparaisons que chacun est libre de faire. Cela prouve la bonne situation de la Compagnie au point de vue du crédit, situation qui tient évidemment à l'accroissement soutenu de nos produits et au prudent emploi que votre Conseil d'administration s'est toujours attaché à faire des ressources que vous avez mises à sa disposition. Dans cet état de choses, nous n'avons pas cru devoir participer à des arrangements qui sont intervenus, il y a quelques mois, entre la Banque de France et les autres Compagnies, pour des avances de fonds et pour la vente en commun des obligations. Nous n'avons pas alors besoin d'avances; nous n'en avons pas non plus besoin, quant à présent. D'après la fixation par l'Administration supérieure du montant de nos dépenses en travaux, pendant l'année

courante, il nous suffira de réaliser pour environ 10,000,000 d'obligations, et d'y joindre le produit d'un appel de 100 fr. sur les actions nouvelles.

Les résultats favorables que nous avons la satisfaction de vous signaler, nous semblent pleinement justifier la ligne de conduite que nous avons adoptée. Il nous paraît donc utile d'y persévérer avec confiance. Nous pourrions ainsi continuer à choisir, en toute liberté, les moments opportuns pour la réalisation de nos obligations.

Quant à l'appel de 100 fr. sur les actions nouvelles, il aura lieu du premier au 15 juin prochain; la Compagnie recevra en paiement, et sans escompte, les coupons d'actions et d'obligations échéant au premier juillet.

La situation financière de la Compagnie au 31 décembre 1857, se définit dans les termes suivants :

|                                                                            |             |    |
|----------------------------------------------------------------------------|-------------|----|
| Fonds versés par les actionnaires sur les actions anc.                     | 160,000,000 | »  |
| Fonds versés par les actionnaires sur les actions nouv.                    | 25,000,000  | »  |
| Emprunt de 1852.....                                                       | 24,750,000  | »  |
| 1. <sup>er</sup> emprunt de 1854.....                                      | 22,989,846  | 90 |
| 2. <sup>e</sup> emprunt de 1854.....                                       | 22,429,151  | 43 |
| Emprunt de 1855.....                                                       | 21,556,957  | 27 |
| Emprunt de 1856.....                                                       | 21,850,877  | 45 |
| Emprunt de 1857.....                                                       | 20,817,362  | 99 |
| 75,000 obligations (Nord-Boulogne).....                                    | 37,500,000  | »  |
| 2,363 obligations de Boulogne (1848).....                                  | 1,184,558   | 09 |
| Dû à l'Etat.....                                                           | 46,035,024  | 38 |
| Dû à divers entrepreneurs, fournisseurs et autres créanciers.....          | 5,585,954   | 56 |
| Dû pour intérêts et dividendes.....                                        | 28,639,187  | 50 |
| Voies et moyens pour la réfection de la voie.....                          | 6,432,788   | 60 |
| Dû aux comptes de réserve et d'amortissement.....                          | 18,587,923  | 38 |
|                                                                            | <hr/>       |    |
|                                                                            | 433,356,629 | 25 |
| Fonds restant à verser par les actionnaires sur les actions nouvelles..... | 46,875,000  | »  |
|                                                                            | <hr/>       |    |
| Total.....                                                                 | 480,231,629 | 25 |



Voici l'emploi de ces diverses sommes :

|                                                                                                                                                       |                                                  |                             |                              |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|-----------------------------|------------------------------|
| Dépenses faites par l'Etat.                                                                                                                           | En construction de la ligne principale . . . . . | 80,785,286 <sup>fr</sup> 07 | } 83,858,750 <sup>fr</sup> » |
|                                                                                                                                                       | En matériel . . . . .                            | 3,073,463 93                |                              |
|                                                                                                                                                       | Restant à payer . . . . .                        | 5,230,448 48                |                              |
| Règlement des intérêts dus à l'Etat . . . . .                                                                                                         |                                                  | 40,804,575 90               |                              |
| Construction de la ligne principale . . . . .                                                                                                         |                                                  | 44,985,506 44               |                              |
| Construction des embranchements                                                                                                                       | de Lille à Dunkerque 20,646,742 48               | } 34,846,492 68             |                              |
|                                                                                                                                                       | d'Hazebrouck à Calais 44,229,450 20              |                             |                              |
| Construction de l'embranchement de Creil à St.-Quentin . .                                                                                            |                                                  | 24,254,448 48               |                              |
| D.°                                                                                                                                                   | d'Amiens à Boulogne . .                          | 36,453,336 98               |                              |
| D.°                                                                                                                                                   | de St-Quentin à Erquelines                       | 25,964,724 35               |                              |
| Nouveaux embranch. (Concessions de 1852, 1853, 1854)                                                                                                  |                                                  | 35,948,394 92               |                              |
| D.°                                                                                                                                                   | (Concessions de 1857) . . . .                    | 425,222 94                  |                              |
| Réfection de la voie . . . . .                                                                                                                        |                                                  | 42,479,988 58               |                              |
| Construction du chemin de Ceinture . . . . .                                                                                                          |                                                  | 4,320,000 »                 |                              |
| Chemin de Charleroy.                                                                                                                                  | Dépenses de construction 3,623,506 45            | } 8,064,669 49              |                              |
|                                                                                                                                                       | D.° de matériel . . 4,444,463 34                 |                             |                              |
| Chemin de Namur à Liège.                                                                                                                              | Dépenses de construction 4,432,442 40            | } 6,759,866 30              |                              |
|                                                                                                                                                       | D.° de matériel . . 5,327,754 20                 |                             |                              |
| Construction du matériel d'exploitation, outillage des ateliers, approvisionnements et mobiliers, y compris le matériel d'Amiens à Boulogne . . . . . |                                                  | 70,945,695 78               |                              |
| Le solde montant à 31,348,107 fr. 96 c., se forme des articles suivants :                                                                             |                                                  |                             |                              |
| Espèces en caisse et à la Banque . . . . .                                                                                                            | 6,424,239 45                                     | } 31,348,107 96             |                              |
| Valeurs en portefeuille . . . . .                                                                                                                     | 33,709 85                                        |                             |                              |
| Fonds entre les mains d'agents comptables ou receveurs, comptes courants, factures à recouvrer . . . .                                                | 24,890,458 96                                    |                             |                              |
|                                                                                                                                                       |                                                  | 433,356,629 25              |                              |
| Versements restant à effectuer sur les actions nouvelles . .                                                                                          |                                                  | 46,875,000 »                |                              |
|                                                                                                                                                       | Somme égale . . . . .                            | 480,231,629 25              |                              |

Les ressources dont la Compagnie a disposé pendant l'exercice 1857, s'élèvent à 39,129,264 fr. 68 c., ainsi qu'il résulte des chiffres ci-après :

|                                                                                                                                                |               |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| Valeurs disponibles au 31 décembre 1856 . . . . .                                                                                              | 49,465,676 29 |
| Versements effectués sur les actions nouvelles . . . . .                                                                                       | 25,000,000 »  |
| D <sup>o</sup> sur l'emprunt de 1857 . . . . .                                                                                                 | 20,817,362 99 |
| Voies et moyens pour la réfection de la voie . . . . .                                                                                         | 360,000 »     |
| Pour excédant, en 1857, des sommes représentant les produits nets de l'exploitation et des soldes dus sur les mêmes comptes, en 1856 . . . . . | 5,134,333 36  |
| Total . . . . .                                                                                                                                | 70,477,372 64 |
| A déduire, valeurs au 31 décembre 1857 . . . . .                                                                                               | 31,348,107 96 |
| Somme employée en 1857 . . . . .                                                                                                               | 39,129,264 68 |

Voici le détail de l'emploi de ces ressources :

|                                                                                        |               |
|----------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| Construction de la ligne principale . . . . .                                          | 5,619,275 90  |
| D <sup>o</sup> des anciens embranchements . . . . .                                    | 982,747 74    |
| D <sup>o</sup> de la ligne d'Amiens à Boulogne . . . . .                               | 487,698 53    |
| D <sup>o</sup> des nouveaux embranchements (Concessions de 1852, 1853, 1854) . . . . . | 23,273,944 46 |
| D <sup>o</sup> des nouveaux embranchements (Concessions de 1857) . . . . .             | 425,222 94    |
| D <sup>o</sup> du chemin de Ceinture . . . . .                                         | 40,000 »      |
| Chemin de Charleroy . . . . .                                                          | 4,237,241 77  |
| Chemin de Namur à Liège . . . . .                                                      | 4,067,315 04  |
| Construction du matériel d'exploitation . . . . .                                      | 3,995,818 33  |
| Paiements faits à l'Etat en 1857 . . . . .                                             | 2,000,000 »   |
| Somme égale . . . . .                                                                  | 39,129,264 68 |

Les résultats les plus saillants de notre exploitation pendant l'année qui vient de s'écouler peuvent se résumer ainsi :

Les recettes brutes, déduction faite de l'impôt, des détaxes, etc., se sont élevées de 47,340,000 fr. en 1856, à 50,290,000 fr. pour 1857. L'augmentation est de 2,950,000 fr. ou de 6 p. %.

Recettes  
et dépenses.



Les dépenses sont restées pour ainsi dire stationnaires : en 1856, l'ensemble des frais de tous les services s'est élevé à 48,965,000 fr. ; pour 1857, le chiffre est de 48,984,000 fr., supérieur seulement de 16,000 fr., malgré l'extension kilométrique de notre réseau, par suite de l'ouverture des lignes de Creil à Beauvais et de Tergnier à Laon, et malgré un développement considérable dans la circulation de nos trains qui, en 1857, ont parcouru 220,400 kilomètres de plus qu'en 1856.

Aussi le rapport des dépenses aux recettes, qui, l'année dernière, était de 40 p. %, est-il descendu pour 1857 à 38 p. %.

La dépense, par kilomètre de chemin exploité, qui était en, 1855, de 24,590 f. est descendue, en 1857, à. . . . . 23,230

La réduction est de. . . . . 4,360 f.  
ou de 5,5 p. %.

En 1856, elle était de 23,860 fr., soit de 650 fr. de plus qu'en 1857.

A quelque point de vue que les faits de l'exercice 1857 soient envisagés, on arrive nécessairement à cette conclusion, qu'ils présentent une amélioration et dans les recettes et dans les dépenses.

Si de ces considérations d'ensemble nous passons à l'analyse des détails, nous constatons les résultats suivants :

Comparativement à 1856, les transports de voyageurs, de bagages, d'articles de messagerie et accessoires de la grande vitesse, en faisant la déduction ordinaire, présentent une augmentation de 789,000 fr. ou de 3 1/2 p. %, et ceux de la petite vitesse, un accroissement de 2,164,000 fr. ou de 8 1/2 p. %.

Le service des marchandises, qui, en 1856, représentait déjà 53 1/2 p. % dans les recettes totales, y figure en 1857, pour 54 1/2 p. %.

La progression constante de cette partie de nos produits est trop remarquable pour que nous ne cédions pas à l'envie d'en mettre les chiffres sous vos yeux :

|                | RECETTES<br>de la<br>PETITE VITESSE. | PART<br>PROPORTIONNELLE<br>dans l'ensemble<br>DES PRODUITS. |
|----------------|--------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| 1852 . . . . . | 10,740,000                           | 35,5                                                        |
| 1853 . . . . . | 14,401,000                           | 43                                                          |
| 1854 . . . . . | 18,660,000                           | 48                                                          |
| 1855 . . . . . | 23,541,000                           | 49                                                          |
| 1856 . . . . . | 25,252,000                           | 53,5                                                        |
| 1857 . . . . . | 27,462,000                           | 54,5                                                        |

Ainsi, de 1852 à 1857, c'est-à-dire dans une période de 6 ans, les transports de marchandises ont vu leurs recettes croître de 10,740,000 à 27,462,000 fr. ou de 156 p. %, et cependant le nombre des kilomètres exploités n'a été porté que de 710 à 862, augmentation de 21 p. %; encore n'est-ce que depuis le dernier trimestre 1856, qu'a eu lieu l'ouverture de la section de Saint-Quentin à Erquelines, sur 87 kilomètres; les 28 kilomètres de Tergnier à Laon et les 38 kilomètres de Creil à Beauvais ne font partie de notre exploitation que depuis septembre 1857.

Ainsi se trouvent réalisées, nous pourrions dire dépassées, les prévisions en vue desquelles nous avons fait construire un matériel spécial de machines et de wagons, propre à effectuer économiquement, pour le commerce comme pour la Compagnie, le transport de masses énormes de marchandises, résultat que nous n'aurions pu atteindre dans des conditions favorables avec les seules ressources de traction dont nous disposions dans les premières années.

Le transport de la houille présente, en 1857, une grande augmentation sur 1856.

Le tonnage a été de 876,000 tonnes, au lieu de 621,000.

La recette a été de 6,000,000 fr., au lieu de 4,263,000 fr.

Cette augmentation tient à deux causes : à la réduction de nos tarifs, et aux facilités nouvelles que nous avons données au public, à Paris.

Depuis le 1.<sup>er</sup> juin dernier, les prix de transport de la houille ont été réduits



de manière à se rapprocher beaucoup de ceux qui avaient été appliqués de 1852 à 1855. Nous avons, en outre, fait une réduction spéciale pour la provenance de Charleroy, afin de mettre, de ce côté, le tarif en harmonie avec celui des autres provenances.

Nos chantiers de dépôt ont été sérieusement installés à la gare aux charbons de La Chapelle-St.-Denis ; plus de 12,000 mètres carrés de superficie pavée sont donnés en location, à des conditions favorables, à plus de 60 négociants différents. Nous avons, en outre, organisé un camionnage spécial pour le transport à domicile des charbons dans Paris, en réglant les prix de ce camionnage par zone, de kilomètre en kilomètre, de manière à ne lui faire rendre que les frais qu'il occasionne.

Autrefois, l'achat direct à la houillère n'était possible que pour les gros consommateurs qui pouvaient faire venir à la fois un bateau contenant 200,000 kilog. de houille ; aujourd'hui, avec le service du camionnage, l'achat direct est possible pour tous les consommateurs qui peuvent recevoir 10,000 kilog. à la fois. L'installation des chantiers de dépôt à La Chapelle a même permis aux marchands de charbons d'user du chemin de fer pour la vente en détail aux consommateurs qui ne sont pas en mesure de recevoir à la fois 10,000 kilog.

Ces améliorations ont été appréciées par le commerce, et elles ont amené un résultat, aujourd'hui acquis au public, qui nous paraît mériter d'être signalé. C'est que, malgré une gêne momentanée dans la navigation, le prix de vente du charbon n'a pas été augmenté cet hiver à Paris. Or on connaît les énormes variations de prix que déterminait précédemment toute difficulté, ou même toute appréhension relative aux arrivages. Le remède est venu des transports réguliers et considérables effectués par le chemin de fer qui, pendant les quatre mois novembre, décembre, janvier et février, a amené à Paris 217,000 tonnes, c'est-à-dire une moyenne de 4,800,000 kilog. de houille par jour.

Quant à la navigation, il n'est pas exact, comme beaucoup de personnes l'ont pensé, qu'elle ait subi une interruption causée par la sécheresse. Elle a été seulement gênée et obligée, pendant quelque temps, de réduire ses chargements. Il suffira que nous donnions ici quelques chiffres officiels, pour faire justice des assertions erronées qui se sont répandues à ce sujet.

D'après les relevés de la douane, il a été importé de Belgique en France, pendant l'année 1857, les quantités suivantes de houille :

|                                               |                   |
|-----------------------------------------------|-------------------|
| Par l'Escaut, à Condé.....                    | 1,044,000 tonnes. |
| Par la Sambre, à Jeumont.....                 | 680,000 tonnes.   |
| <hr/>                                         |                   |
| Ensemble par les 2 voies navigables.....      | 1,724,000 tonnes. |
| <hr/>                                         |                   |
| Par le chemin de fer, à Valenciennes. . . . . | 305,000 tonnes.   |
| d.° à Jeumont. . . . .                        | 270,000           |
| <hr/>                                         |                   |
| Total par le chemin de fer. . . . .           | 575,000           |

La navigation a donc introduit en France trois fois plus de houille que le chemin de fer. Notre rapport de 1856 a établi que les importations se répartissaient alors, dans les mêmes proportions, entre les deux modes de transport.

Voilà les faits : ils ne sont certainement pas de nature à confirmer ce qu'on a dit sur l'inaction forcée de la batellerie en 1857. D'un autre côté, ils ne justifient nullement les plaintes qui s'élèvent trop souvent, au nom et en faveur des canaux.

Nous ne comprenons pas, dans le compte de nos recettes et dépenses d'exploitation, les deux lignes d'Erquelines à Charleroi et de Namur à Liège, que la Compagnie possède en Belgique. Sans pratiquer, comme on le fait ailleurs avec autorisation officielle, un système d'isolement absolu, qui doit s'appliquer, pour un laps de temps assez long, même à des embranchements concédés dans l'intérieur du territoire national, il nous a paru nécessaire d'établir, pour nos deux lignes belges, un compte de débit à part, comprenant les charges inhérentes à la prise de possession primitive, les dépenses subséquentes pour amélioration des voies et pour augmentation de matériel, le montant des différences en moins, pendant les premières années, entre les recettes effectuées et le chiffre représentant les frais d'exploitation, ainsi que l'intérêt et l'amortissement des sommes employées comme il vient d'être dit. Ce débit doit s'atténuer par l'accroissement annuel des recettes, et nous voici arrivés à la période d'atténuation. Non-seulement les produits de l'exercice 1857 couvrent les dépenses qui lui incombent, ils présentent encore un excédant de 297,000 fr., et, pourvu que le progrès se

Lignes  
d'Erquelines  
à Charleroi  
et de  
Namur à Liège.



soutienne dans le revenu des deux lignes , comme c'est probable, leur débit sera soldé dans un avenir peu éloigné.

C'est surtout sur le chemin de fer de Namur à Liège, que le chiffre des recettes s'accroît tous les ans , d'une manière remarquable ; en voici le tableau pour 6 années consécutives :

*Montant des recettes de Namur à Liège.*

|                  |             |
|------------------|-------------|
| En 1852. . . . . | 865,000 fr. |
| 1853. . . . .    | 1,158,000   |
| 1854. . . . .    | 1,432,000   |
| 1855. . . . .    | 1,702,000   |
| 1856. . . . .    | 2,194,000   |
| 1857. . . . .    | 2,605,000   |

L'exploitation a eu à supporter, en 1857, de nouvelles charges d'intérêt, par suite des émissions de titres que vous avez précédemment autorisées. Ces nouvelles charges se sont élevées à 1,209,000 fr.

Un autre prélèvement est aussi devenu indispensable , pour l'exécution des nouveaux statuts, en ce qui concerne le fonds de réserve. Ce fonds , qui avait été limité à 2,000,000 de francs, et qui était complet au 31 décembre 1856, a été porté à 3,000,000 par les nouveaux statuts , qui exigent une retenue de 4 p. % sur les bénéfices, jusqu'à ce que la limite nouvelle soit atteinte. Le compte d'exploitation a donc été débité, de ce chef, d'une somme de 177,906 fr.

Une annuité de 360,000 fr. a été , pour la dernière fois, prise sur les recettes pour le renouvellement de nos voies principales , qui est aujourd'hui entièrement achevée et dont toutes les dépenses sont réglées et soldées. Cette charge de 360,000 fr. ne figurera donc plus désormais dans nos comptes.

Nous avons prélevé, conformément à votre décision, une somme de 400,000 fr. sur les recettes de 1856, pour commencer la réparation du préjudice causé à la Compagnie par le vol de Carpentier et consorts. Nous ne vous proposons pas de prélèvement, pour le même objet, sur les recettes de 1857. Votre Conseil d'administration a fait ouvrir un compte spécial où le débit , résultant de ce sinistre, et s'élevant à 2,289,377 fr. 68 c , se trouve balancé, tant

par des recouvrements afférents à la même affaire, que par des bénéfices à réaliser sur la vente des nouvelles actions, restées entre les mains de la Compagnie, et sur la revente d'un certain nombre d'actions anciennes, achetées, à l'époque du sinistre, pour faire face aux demandes de retrait, qui pouvaient être faites par les propriétaires des titres soustraits dans les dépôts. En mesurant le crédit de ce compte sur la valeur, au 31 décembre dernier, des titres dont nous venons de parler, il ne serait inférieur au débit que d'une somme de 163,000 fr. Il est permis d'espérer que la balance pourra s'établir, d'une manière exacte, si la vente des titres s'effectue dans les circonstances et aux conditions favorables, qui peuvent être prévues, et que nous serons attentifs à rechercher. Nous vous proposons de laisser ouvert jusque-là le compte spécial, dont nous vous ferons connaître ultérieurement le résultat définitif. Vous voyez, dès à présent, qu'il ne saurait avoir qu'une importance restreinte.

En tenant compte, d'une part, des améliorations, et d'autre part, des nouvelles charges de l'exploitation, nous arrivons au résultat définitif que voici, pour l'exercice 1857 :

|                                                                                                                                                                                  |                      |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| Les recettes, déduction faite de l'impôt, des détaxes et subventions aux correspondances, etc., se sont élevées, y compris le solde du précédent exercice, au total de . . . . . | 50,291,467 06        |
| Les dépenses ayant été de . . . . .                                                                                                                                              | 18,982,629 41        |
| L'excédant disponible est de . . . . .                                                                                                                                           | <u>31,308,837 95</u> |

Cet excédant a reçu les affectations suivantes :

|                                                                                |              |
|--------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| Amortissement prévu par les statuts . . . . .                                  | 233,262 56   |
| Intérêts et amortissement des obligations . . . . .                            | 6,547,690 82 |
| Intérêts dus à l'Etat . . . . .                                                | 186,913 45   |
| Intérêts des actions à 4 p. % . . . . . 6,400,000 »                            | 6,024,757 47 |
| Dont il faut déduire les intérêts des placements de fonds . . . . . 375,242 83 |              |
| Réfection de la voie . . . . .                                                 | 360,000 »    |
| Fonds de dotation pour la caisse des retraites . . . . .                       | 165,309 79   |

A reporter . . . . . 13,517,933 79



|                                                                         |               |
|-------------------------------------------------------------------------|---------------|
| <i>Report</i> . . . . .                                                 | 43,517,933 47 |
| Dividende des actions pour 1857, à raison de 44 fr. par action. . . . . | 17,600,000 »  |
| Fonds de réserve. . . . .                                               | 177,906 35    |
| Solde de l'exercice 1857 à reporter en 1858. . . . .                    | 42,697 84     |
|                                                                         | <hr/>         |
| Somme égale à l'excédant disponible. . . . .                            | 34,308,537 95 |

Il résulte de ce qui précède, que le dividende acquis aux actions peut être de 44 fr., et nous vous proposons de le fixer à ce chiffre.

Il a déjà été payé, au mois de janvier dernier, une somme de 16 fr. par action, pour une année d'intérêts, ce qui porte le revenu total de chaque action à 60 fr., pour l'exercice 1857.

Le dividende de 44 fr. par action sera payé, à la caisse de la Compagnie, à partir du 1.<sup>er</sup> juillet prochain, sauf faculté à MM. les actionnaires de produire, dès le 1.<sup>er</sup> juin, sans escompte, leurs coupons à valoir, jusqu'à due concurrence, pour le versement demandé sur les nouvelles actions.

Votre Conseil d'administration a fait, cette année, les pertes les plus regrettables et les plus douloureuses, par le décès de M. Jameson, par la démission de M. Jules Mallet, pour cause de santé, par la mort toute récente de M. Lebohe.

Nous avons appelé, à titre provisoire, comme les statuts nous y autorisaient, pour remplacer M. Jameson, M. Léon Say qui a été attaché, par d'importantes fonctions, aux chemins de fer de Lyon et du Bourbonnais, et qui se recommande par une expérience prématurée, surtout dans les affaires de comptabilité.

Le Conseil a offert la succession de M. Jules Mallet, également à titre provisoire, à M. Henri Barbet, ancien Maire de Rouen, aujourd'hui Président du Conseil général du département de la Seine-Inférieure, et, de plus, honorablement connu dans l'industrie. C'est un choix que le nom et la résidence de M. Barbet expliquent suffisamment.

Nous vous proposons de confirmer ces deux nominations , et de procéder au renouvellement partiel de cette année, qui comprend :

MM. JOLY DE BAMMEVILLE ,  
DE ST.-DIDIER ,  
DE L'AIGLE ,  
DE LAGRENÉ.

Les membres sortants étant rééligibles , aux termes des statuts , nous avons l'honneur de vous proposer de renouveler le mandat de MM. les Administrateurs ci-dessus dénommés.



## RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE.

Après la lecture du rapport qui précède, l'Assemblée vote, à l'unanimité, les résolutions suivantes :

1.<sup>o</sup> Elle approuve définitivement, sur le rapport présenté au nom de la commission des comptes, les comptes de l'année 1856 ;

2.<sup>o</sup> Elle approuve les comptes de l'exercice 1857, sauf le contrôle de la Commission, et fixe à 44 fr. par action le dividende pour l'année 1857, ce qui, avec les 46 fr. d'intérêts payés le 4.<sup>er</sup> janvier 1858, porte à 60 fr. le revenu afférent à chaque action, pour la dite année 1857. Les 44 fr. de dividende par action seront payés, à partir du 4.<sup>er</sup> juillet 1858, sauf faculté à MM. les actionnaires de produire, dès le 4.<sup>er</sup> juin, sans escompte, leurs coupons à valoir, jusqu'à due concurrence, pour le versement demandé sur les nouvelles actions ;

3.<sup>o</sup> Elle rapporte la décision de l'assemblée générale du 30 avril 1853, qui fixait, au 4.<sup>er</sup> janvier de chaque année, le paiement intégral des intérêts, avec anticipation d'un semestre ; ce paiement devant avoir lieu désormais par semestre, le 4.<sup>er</sup> janvier et le 4.<sup>er</sup> juillet, et le Conseil d'administration pouvant, selon l'état des recettes, faire payer, au 4.<sup>er</sup> janvier, un à-compte sur le dividende, conformément aux articles 50 et 54 des nouveaux statuts ;

4.<sup>o</sup> Elle approuve l'article 3 de la convention passée avec le Gouvernement, le 24 juin 1857, concernant la concession de l'embranchement d'Ermont à Argenteuil ;

5.<sup>o</sup> Elle approuve le rachat par la Compagnie du Nord, du chemin de fer de Villers-Cotterets au Port-aux-Perches ;

6.<sup>o</sup> Elle ratifie le traité intervenu, le 11 juin 1857, entre la Compagnie du chemin de fer du Nord et la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, relativement à l'embranchement d'Ermont à Argenteuil, et à l'usage réciproque des parties de voies empruntées sur les lignes des deux Compagnies, pour les transports en transit ;

7.° Elle ratifie le traité intervenu, le 11 juin 1857, entre la Compagnie du chemin de fer du Nord et la Compagnie des chemins de fer des Ardennes, relativement à l'échange de la section de Laon à Reims, contre la ligne de Creil à Beauvais ;

8.° Elle approuve les ventes de terrains dont l'état lui est soumis ;

9.° Elle donne au Conseil d'administration le pouvoir de conclure, soit à l'amiable, soit par adjudication, toutes ventes d'immeubles appartenant à la Compagnie et qui pourraient être jugés inutiles au service du chemin de fer ;

10.° Elle ratifie la nomination aux fonctions d'administrateurs de la Compagnie, de M. Léon SAY, en remplacement de M. JAMESON, décédé, et de M. Henri BARBET, en remplacement de M. Jules MALLET, démissionnaire ;

11.° Elle réélit membres du Conseil d'administration :

MM. JOLY DE BANNEVILLE,  
DE SAINT-DIDIER,  
DE L'AIGLE,  
DE LAGRENÉ.

12.° Elle réélit membres de la commission pour l'examen des comptes de 1857 :

MM. BEAUDE,  
HUET,  
DE MILLY.

La séance est ensuite continuée au jeudi 29 avril, pour le tirage au sort des obligations à rembourser au pair, aux époques ci-dessous indiquées, savoir :

1.° 328 sur les 75,000 obligations créées pour le rachat de la ligne de Boulogne,

2.° 329 sur les 75,000 obligations créées en 1852 ;

3.° 334 sur les 75,000 d.° 1854 ;

4.° 332 sur les 75,000 d.° 1854 ;

5.° 469 sur les 75,000 d.° 1855 ;

6.° 469 sur les 75,000 d.° 1856 ;

7.° 469 sur les 75,000 d.° 1857 ;

8.° 469 sur les 75,000 d.° 1857 ;

A rembourser le 1.°<sup>er</sup> juillet 1858 ;



9.° 449 obligations émises par la Compagnie du Chemin de fer d'Amiens à Boulogne en 1848, à rembourser le 4.°r août 1858 ;

10.° 47 actions du chemin de fer de Charleroi à Erquelines ;

300 obligations d.° d.°

A rembourser le 4.°r janvier 1859.

Ce tirage a eu lieu ledit jour, sous la présidence de M. DELEBECQUE, Vice-Président du Conseil d'administration, et en présence de MM. le marquis DALON, Marc CAILLARD, Léon SAY, administrateurs ; DANSAC et HAREL, scrutateurs, et de quelques actionnaires.

Les numéros sortis sont les suivants :

### SEPTIÈME TIRAGE

des Obligations de la 1.<sup>re</sup> Série, qui a eu lieu, en séance publique, le 29 avril 1858,  
à la suite de l'Assemblée générale du 28 avril 1858.

(328 Obligations.)

| SÉRIES<br>de<br>100 Obligations. | SORTIES<br>AUX TIRAGES<br>par unités. | RESTE. | NUMÉROS SORTIS. |
|----------------------------------|---------------------------------------|--------|-----------------|
| 422                              | 2                                     | 34     | 42,404 à 42,433 |
| 528                              | 3                                     | 97     | 52,704 à 52,800 |
| 653                              | "                                     | 100    | 65,204 à 65,300 |
| 734                              | "                                     | 100    | 73,004 à 73,400 |
|                                  |                                       | 328    |                 |

### SIXIÈME TIRAGE

des Obligations de la 2.<sup>e</sup> Série, qui a eu lieu, en séance publique, le 29 avril 1858,  
à la suite de l'Assemblée générale du 28 avril 1858.

(329 Obligations.)

| SÉRIES<br>de<br>100 Obligations. | SORTIES<br>AUX TIRAGES<br>par unités. | RESTE. | NUMÉROS SORTIS.   |
|----------------------------------|---------------------------------------|--------|-------------------|
| 797                              | 2                                     | 98     | 79,601 à 79,700   |
| 924                              | "                                     | 34     | 92,301 à 92,334   |
| 1,102                            | "                                     | 100    | 110,104 à 110,200 |
| 1,297                            | "                                     | 100    | 129,604 à 129,700 |
|                                  |                                       | 329    |                   |



### CINQUIÈME TIRAGE

des Obligations de la 3.<sup>e</sup> Série, qui a eu lieu, en séance publique, le 29 avril 1858,  
à la suite de l'Assemblée générale du 28 avril 1858.

(331 Obligations )

| SÉRIES<br>de<br>100 Obligations. | SORTIES<br>AUX TIRAGES<br>par unités. | RESTE. | NUMÉROS SORTIS.   |
|----------------------------------|---------------------------------------|--------|-------------------|
| 2,007                            | 1                                     | 32     | 200,601 à 200,633 |
| 2,019                            | 1                                     | 99     | 201,801 à 201,900 |
| 2,042                            | "                                     | 100    | 204,101 à 204,200 |
| 2,202                            | "                                     | 100    | 220,101 à 220,200 |
|                                  |                                       | 331    |                   |

### QUATRIÈME TIRAGE

des Obligations de la 4.<sup>e</sup> Série, qui a eu lieu, en séance publique, le 29 avril 1858,  
à la suite de l'Assemblée générale du 28 avril 1858.

(332 Obligations )

| NUMÉROS DES SÉRIES. | NUMÉROS SORTIS.   |
|---------------------|-------------------|
| 2,327               | 232,701 à 232,800 |
| 2,376               | 237,601 à 237,700 |
| 2,830               | 283,001 à 283,032 |
| 2,992               | 299,201 à 299,300 |

### TROISIÈME TIRAGE

des Obligations de la 5.<sup>e</sup> Série, qui a eu lieu le 29 avril 1858,  
à la suite de l'Assemblée générale du 28 avril 1858.

(169 Obligations.)

| SÉRIES. | NUMÉROS SORTIS.   |
|---------|-------------------|
| 3,313   | 331,201 à 331,269 |
| 3,502   | 350,101 à 350,200 |

### DEUXIÈME TIRAGE

des Obligations de la 6.<sup>e</sup> Série, qui a eu lieu le 29 avril 1858,  
à la suite de l'Assemblée générale du 28 avril 1858.

(169 Obligations.)

| SÉRIES. | NUMÉROS SORTIS.   |
|---------|-------------------|
| 4,382   | 438,101 à 438,169 |
| 4,384   | 438,301 à 438,400 |

### DEUXIÈME TIRAGE

des Obligations de la 7.<sup>e</sup> Série, qui a eu lieu le 29 avril 1858,  
à la suite de l'Assemblée générale du 28 avril 1858.

(169 Obligations.)

| SÉRIES. | NUMÉROS SORTIS.   |
|---------|-------------------|
| 4,719   | 471,801 à 471,869 |
| 5,236   | 523,501 à 523,600 |

### PREMIER TIRAGE

des Obligations de la 8.<sup>e</sup> Série, qui a eu lieu le 29 avril 1858,  
à la suite de l'Assemblée générale du 28 avril 1858.

(169 Obligations.)

| SÉRIES. | NUMÉROS SORTIS.   |
|---------|-------------------|
| 5,799   | 579,801 à 579,900 |
| 5,860   | 585,901 à 585,969 |

Les Obligations de ces diverses Séries sont remboursables à 500 francs chacune, à partir du 1.<sup>er</sup> juillet 1858, à la Caisse de la Compagnie du Chemin de Fer du Nord, place Roubaix, 24, à Paris.

### CINQUIÈME TIRAGE

des Actions de la Compagnie de Charleroy, qui a eu lieu le 29 avril 1858,  
à la suite de l'Assemblée générale du 28 avril 1858.

(47 Actions.)

| SÉRIE. | NUMÉROS SORTIS. |
|--------|-----------------|
| 105    | 5,201 à 5,247   |

Ces 47 Actions sont remboursables à 562 fr. 50 c. chacune, à partir du 1.<sup>er</sup> janvier 1859, à la Caisse de la Compagnie du Chemin de Fer du Nord, place Roubaix, 24, à Paris.



### TROISIÈME TIRAGE

des Obligations de l'emprunt de 2,000,000 de francs du chemin de Charleroy à Erquelines, qui a eu lieu le 29 Avril 1858, à la suite de l'Assemblée générale du 28 Avril 1858.

(300 Obligations.)

| NUMÉROS SORTIS. |   |     | NUMÉROS SORTIS. |   |       |
|-----------------|---|-----|-----------------|---|-------|
| 401             | à | 120 | 921             | à | 960   |
| 281             | à | 300 | 4,064           | à | 4,080 |
| 361             | à | 400 | 4,464           | à | 4,480 |
| 561             | à | 580 | 4,264           | à | 4,280 |
| 601             | à | 620 | 4,344           | à | 4,360 |
| 741             | à | 780 | 4,681           | à | 4,700 |

Ces 300 Obligations sont remboursables à 1,000 francs chacune, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1859, chez MM. Cassel et C.<sup>ie</sup>, banquiers à Bruxelles.

### CINQUIÈME TIRAGE

Sur 2,363 Obligations émises en 1848, par la Compagnie d'Amiens à Boulogne, lequel a eu lieu, en séance publique, le 29 Avril 1858, à la suite de l'Assemblée générale du 28 Avril 1858.

(119 Obligations.)

|     |     |     |       |       |       |       |       |
|-----|-----|-----|-------|-------|-------|-------|-------|
| 17  | 321 | 736 | 926   | 4,273 | 4,506 | 4,808 | 2,125 |
| 35  | 322 | 761 | 953   | 4,275 | 4,508 | 4,825 | 2,138 |
| 60  | 339 | 766 | 981   | 4,284 | 4,540 | 4,835 | 2,142 |
| 71  | 398 | 774 | 982   | 4,304 | 4,543 | 4,866 | 2,144 |
| 116 | 402 | 795 | 1,013 | 4,307 | 4,546 | 4,882 | 2,156 |
| 150 | 451 | 821 | 1,024 | 4,344 | 4,557 | 4,905 | 2,216 |
| 176 | 486 | 823 | 1,052 | 4,354 | 4,594 | 4,918 | 2,229 |
| 212 | 532 | 834 | 1,112 | 4,382 | 4,608 | 4,929 | 2,237 |
| 222 | 540 | 853 | 1,118 | 4,400 | 4,619 | 4,965 | 2,268 |
| 237 | 545 | 879 | 1,177 | 4,426 | 4,633 | 4,977 | 2,285 |
| 244 | 588 | 884 | 1,179 | 4,437 | 4,688 | 2,019 | 2,289 |
| 251 | 695 | 885 | 1,189 | 4,455 | 4,691 | 2,022 | 2,292 |
| 252 | 705 | 897 | 1,215 | 4,481 | 4,715 | 2,024 | 2,322 |
| 292 | 714 | 908 | 1,249 | 4,490 | 4,722 | 2,050 | 2,323 |
| 302 | 728 | 918 | 1,259 | 4,494 | 4,774 | 2,053 |       |

Ces Obligations sont remboursables à 500 francs chacune, à partir du 1<sup>er</sup> août 1858, à la Caisse de la Compagnie du Chemin de fer du Nord, place Roubaix, 24, à Paris.

**EXERCICE 1857.**

---

**COMPTES**

DU

**CHEMIN DE FER DU NORD.**

---



# COMPTE GÉNÉRAL AU

A C T I F.

## DÉPENSES.

### COMPTE DE L'ÉTAT.

|                             |                                             |               |              |
|-----------------------------|---------------------------------------------|---------------|--------------|
| Dépenses faites par l'Etat. | En construction de la ligne principale..... | 80,785,286 07 | 83,858,750 * |
|                             | En matériel.....                            | 3,073,463 93  |              |

### CONSTRUCTION DE LA LIGNE PRINCIPALE.

|                                                        |               |               |
|--------------------------------------------------------|---------------|---------------|
| Acquisitions de terrains.....                          | 11,159,366 33 |               |
| Terrassements et ouvrages d'art.....                   | 950,456 31    |               |
| Etablissement de la voie, clôtures et plantations..... | 14,397,090 50 | 44,985,506 41 |
| Construction des gares et stations, etc.....           | 16,319,840 53 |               |
| Frais généraux de la construction.....                 | 2,158,752 74  |               |

|                                                 |               |  |
|-------------------------------------------------|---------------|--|
| Refection de la voie.....                       | 12,479,988 58 |  |
| CONSTRUCTION DU CHEMIN D'AMIENS A BOULOGNE..... | 36,153,336 98 |  |

### CONSTRUCTION DES EMBRANCHEMENTS.

|                                                                           |               |                |
|---------------------------------------------------------------------------|---------------|----------------|
| De Lille à Dunkerque.....                                                 | 20,616,742 48 |                |
| D'Hazebrouck à Calais.....                                                | 14,229,450 20 | 34,846,192 68  |
| De Creil à Saint-Quentin.....                                             | 24,254,148 48 |                |
| De Saint-Quentin à Erquelines.....                                        | 25,961,724 35 | 121,405,683 37 |
| CONSTRUCTION DES NOUVEAUX EMBRANCH. (Concess. de 1852, 1853 et 1854)..... | 35,918,394 92 |                |
| CONSTRUCTION DES NOUVEAUX EMBRANCHEMENTS (Concessions de 1857).....       | 425,222 94    |                |

|                                         |                               |              |
|-----------------------------------------|-------------------------------|--------------|
| CONSTRUCTION DU CHEMIN DE CEINTURE..... |                               | 1,320,000 "  |
| CHEMIN DE CHARLEROI.....                | Dépenses de construction..... | 3,623,506 15 |
|                                         | D.º en matériel.....          | 4,441,163 34 |
|                                         |                               | 8,064,669 49 |
| CHEMIN DE NAMUR A LIÈGE.....            | Dépenses de construction..... | 1,432,112 10 |
|                                         | D.º en matériel.....          | 5,327,754 20 |
|                                         |                               | 6,759,866 30 |

### MATÉRIEL, MOBILIER.

|                                                     |               |               |
|-----------------------------------------------------|---------------|---------------|
| Locomotives, voitures et wagons à marchandises..... | 58,816,145 62 |               |
| Mobilier d'exploitation.....                        | 1,220,998 18  | 60,037,143 80 |

375,064,944 93

### Du au 31 Décembre 1857 ;

|                                                                                            |              |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| Par les ACTIONNAIRES (versement restant à effectuer sur les 125,000 Actions nouvelles).... | 46,875,000 " |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|

### COMPTE DE L'ÉTAT.

|                                                                    |               |               |
|--------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|
| Dette envers l'Etat (restant à payer sur les dépenses faites)..... | 5,230,448 48  |               |
| Intérêts à payer à l'Etat.....                                     | 10,804,575 90 | 16,035,024 38 |

### MATÉRIEL, MOBILIER ET APPROVISIONNEMENTS.

|                                                                                       |              |               |
|---------------------------------------------------------------------------------------|--------------|---------------|
| Outillage et installation des ateliers, matières premières et pièces de rechange..... | 6,541,546 36 |               |
| Approvisionnement divers.....                                                         | 2,342,176 41 | 9,051,930 92  |
| Mobilier de la 2.º division.....                                                      | 168,208 15   |               |
| Approvisionnements de Matériaux pour la voie.....                                     | 1,856,621 06 | 10,908,551 98 |

## VALEURS DIVERSES.

### DÉBITEURS DIVERS.

|                                                                                 |               |               |
|---------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|
| Comptes courants, factures à recouvrer, avances à divers fournisseurs, etc..... | 15,715,042 01 |               |
| Sous-Comptoir des chemins de fer.....                                           | 437,490 "     | 23,282,407 71 |
| De Rothschild frères.....                                                       | 7,129,875 70  |               |

### CAISSE ET PORTEFEUILLE.

|                              |              |              |
|------------------------------|--------------|--------------|
| Espèces.....                 | 1,420,239 15 |              |
| Valeurs de portefeuille..... | 33,709 85    |              |
| Receveurs.....               | 923,527 46   | 8,065,700 25 |
| Agents comptables.....       | 684,223 79   |              |
| Banque de France.....        | 5,004,000 "  |              |

Fr..... 480,231,629 25

# DU 1<sup>er</sup> JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1857.

R E C E T T E S.

|                                   |                                      |               |               |
|-----------------------------------|--------------------------------------|---------------|---------------|
| PRODUITS<br>de<br>L'EXPLOITATION. | Voyageurs.....                       | 20,623,799 77 |               |
|                                   | Bagages.....                         | 548,563 96    |               |
|                                   | Transport de chiens.....             | 37,971 85     | 4,986,049 44  |
|                                   | Articles de messageries.....         | 4,399,513 63  |               |
|                                   | Transport des voitures.....          | 564,539 86    |               |
|                                   | — des malles-postes.....             | 73,162 77     | 810,119 62    |
|                                   | — des chevaux.....                   | 172,416 99    | 54,538,275 35 |
|                                   | Transport des marchandises.....      |               | 27,134,570 14 |
|                                   | Transport de bestiaux.....           |               | 653,569 12    |
|                                   | Magasinage.....                      | 70,697 14     | 330,167 26    |
|                                   | Produits divers.....                 | 259,470 12    |               |
|                                   | Produit du chemin de ceinture.....   |               | 127,105 18    |
|                                   | SOLDE DE L'EXPLOITATION DE 1856..... |               | 5,172 12      |

ENSEMBLE..... 54,670,552 65

### A DÉDUIRE :

|                                                                   |              |              |
|-------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|
| Impôt du 10 <sup>e</sup> sur le prix des places de voyageurs..... | 2,773,969 34 |              |
| Indemnités pour pertes d'effets et avaries.....                   | 185,946 35   |              |
| Solde des détaxes et réductions.....                              | 515,038 71   | 4,379,385 59 |
| Subventions aux messageries, correspondances, omnibus, etc.....   | 604,541 19   |              |
| Usage des stations belges.....                                    | 26,155 "     |              |
| Timbre pour lettres de voitures.....                              | 273,735 "    |              |

50,291,167 06







31 DÉCEMBRE 1857.

PASSE.

FONDS SOCIAL.

CAPITAL RÉALISÉ.

|                                                  |                        |             |    |                |
|--------------------------------------------------|------------------------|-------------|----|----------------|
| Ligne du Nord.....                               | Actions anciennes..... | 160,000,000 | "  |                |
|                                                  | Actions nouvelles..... | 25,000,000  | "  |                |
| Ligne d'Amiens à Boulogne.....                   |                        | 37,500,000  | "  |                |
| Emprunt de la Compagnie d'Amiens à Boulogne..... |                        | 1,181,558   | 09 |                |
| Emprunt de 1852.....                             |                        | 24,750,000  | "  |                |
| 1. <sup>er</sup> Emprunt de 1854.....            |                        | 22,989,846  | 90 | 358,075,753 83 |
| 2. <sup>e</sup> Emprunt de 1854.....             |                        | 22,429,151  | 43 |                |
| Emprunt de 1855.....                             |                        | 21,556,957  | 27 |                |
| Emprunt de 1856.....                             |                        | 21,850,877  | 15 |                |
| Emprunt de 1857.....                             |                        | 20,817,362  | 99 |                |
| Refecton de la voie (Voies et moyens).....       |                        |             |    | 6,432,788 60   |

CAPITAL À RÉALISER.

|                                                                             |  |            |    |  |
|-----------------------------------------------------------------------------|--|------------|----|--|
| Actions nouvelles (Versements restant à effectuer, fr. 375 par Action)..... |  | 46,875,000 | "  |  |
| L'ÉTAT.....                                                                 |  |            |    |  |
| Obligations à lui souscrites par la Compagnie.....                          |  | 16,035,024 | 38 |  |

Créanciers divers.

|                                                                               |           |    |  |              |
|-------------------------------------------------------------------------------|-----------|----|--|--------------|
| Cautionnements, retenues, fonds d'assurances, fournisseurs à régler, etc..... | 2,189,292 | 42 |  |              |
| Ordonnances restant à payer au 31 décembre 1857.....                          | 3,369,546 | 41 |  | 5,585,951 56 |
| Actions vendues.....                                                          | 27,112    | 73 |  |              |

Compte d'intérêts.

INTÉRÊTS ET DIVIDENDES ÉCHUS ET NON RÉCLAMÉS :

|                                                                          |            |    |            |    |
|--------------------------------------------------------------------------|------------|----|------------|----|
| Intérêts des Actions non réclamés.....                                   | 7,360      | "  |            |    |
| 2. <sup>e</sup> semestre 1857 sur 400,000 Actions à fr. 16.....          | 6,400,000  | "  | 6,407,360  | "  |
| Dividendes échus et non réclamés.....                                    | 44,477     | 50 |            |    |
| Dividende de 1857 sur 400,000 Actions à fr. 44.....                      | 17,600,000 | "  | 17,644,477 | 50 |
| 2. <sup>e</sup> semestre 1857 sur 125,000 Actions nouvelles à fr. 5..... |            |    | 625,000    | "  |
| Intérêts des Obligations.....                                            |            |    | 3,950,550  | "  |
| Intérêts des Obligations (Amiens à Boulogne).....                        |            |    | 11,800     | "  |

Comptes des réserves.

|                                             |            |    |  |                |
|---------------------------------------------|------------|----|--|----------------|
| Fonds de réserve.....                       | 2,177,906  | 03 |  |                |
| Amortissement du capital.....               | 1,859,826  | 56 |  |                |
| Amortissement des emprunts.....             | 1,834,937  | 50 |  |                |
| Amortissement supplémentaire.....           | 1,773,038  | 39 |  | 18,587,923 38  |
| Fonds de dotation (Caisse de retraite)..... | 377,332    | 89 |  |                |
| Réserve pour intérêts dus à l'Etat.....     | 10,552,184 | 20 |  |                |
| SOLDE DE L'EXERCICE 1857.....               | 12,697     | 81 |  |                |
| Fr.....                                     |            |    |  | 480,231,629 25 |

# COMPTE DE L'EXPLOITATION GÉNÉRALE

## DÉPENSES.

|                                                                   |                                                                                                   |              |              |               |
|-------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|---------------|
| ADMINISTRATION<br>CENTRALE.                                       | Jetons de présence.....                                                                           | 110,186 70   | 255,405 91   | 1,067,481 39  |
|                                                                   | Traitement du personnel de l'adminis-<br>tration centrale.....                                    | 145,219 21   |              |               |
|                                                                   | Assurances, loyers et contributions....                                                           | 195,710 93   | 677,953 58   |               |
|                                                                   | Frais de bureaux, impressions, affiches<br>et annonces.....                                       | 194,383 18   |              |               |
|                                                                   | Indemnités, pensions et dépens. diverses.                                                         | 136,424 23   | 134,121 90   |               |
|                                                                   | Abonnement au timbre.....                                                                         | 151,435 24   |              |               |
|                                                                   | Frais de police et de surveillance.....                                                           |              |              |               |
| 1. <sup>re</sup> DIVISION.<br>—<br>EXPLOITATION.                  | Traitement du personnel du service central, du<br>contrôle, etc.....                              |              | 510,933 57   | 6,070,756 88  |
|                                                                   | Personnel des gares et stations.....                                                              | 3,529,933 99 | 4,533,648 26 |               |
|                                                                   | Billets : Impress., frais de bureau, etc..                                                        | 579,700 36   |              |               |
|                                                                   | Éclairage et chauff. des gares et stations.                                                       | 424,013 91   | 887,914 90   |               |
|                                                                   | Personnel des inspecteurs, conducteurs<br>et facteurs de trains.....                              | 647,399 68   |              |               |
|                                                                   | Indemnités de déplacement du personnel<br>des trains.....                                         | 129,526 45   | 138,260 15   |               |
|                                                                   | Éclairage et menues dépenses des trains.                                                          | 110,988 77   |              |               |
| Service du factage et du camionnage.....                          |                                                                                                   | 112,584 23   | 8,251,101 23 |               |
| II. <sup>e</sup> DIVISION.<br>—<br>MATÉRIEL<br>et<br>ATELIERS.    | Traitement du personnel du service central, etc.....                                              |              |              |               |
|                                                                   | Entretien et grosses réparations des ma-<br>chines, des voitures et wagons à<br>marchandises..... | 3,661,534 03 |              | 8,138,517 "   |
|                                                                   | Traitements des mécaniciens, chauf-<br>feurs, etc.....                                            | 1,354,241 58 |              |               |
|                                                                   | Combustible des machines.....                                                                     | 2,537,522 07 |              |               |
| III. <sup>e</sup> DIVISION<br>—<br>TRAVAUX<br>et<br>SURVEILLANCE. | Huile, graisse, éclairage et eau des<br>machines.....                                             | 585,219 32   |              | 3,592,534 54  |
|                                                                   | Service central ; personnel et dépenses diverses .....                                            |              | 401,608 49   |               |
|                                                                   | Entretien de la voie .....                                                                        |              | 2,559,068 35 |               |
|                                                                   | Surveillance de la voie.....                                                                      |              | 631,857 70   |               |
| DÉPENSES D'EXERCICES CLOS.....                                    |                                                                                                   |              |              | 755 07        |
| DÉPENSES D'EXPLOITATION.....                                      |                                                                                                   |              |              | 18,982,629 11 |
| EXCÉDANT<br>DES RECETTES<br>SUR<br>LES DÉPENSES.                  | Intérêts des actions pour l'exerc. 1857..                                                         | 6,400,000 "  | 6,024,757 17 | 31,308,537 95 |
|                                                                   | A déduire : les intérêts des placements<br>de fonds.....                                          | 375,242 83   |              |               |
|                                                                   | Amortissement du capital pour l'exercice 1857.....                                                |              | 233,262 56   |               |
|                                                                   | Intérêts et amortissement des emprunts.....                                                       |              | 6,547,690 82 |               |
|                                                                   | Intérêts pendant l'année 1857 des fonds dus à l'Etat....                                          |              | 186,913 45   |               |
|                                                                   | Réfection de la voie.....                                                                         |              | 360,000 "    |               |
|                                                                   | Fonds de dotation (caisse de retraites).....                                                      |              | 165,309 79   |               |
|                                                                   | Fonds de réserve.....                                                                             |              | 177,906 35   |               |
|                                                                   | Dividende de 1857, à raison de 44 fr. par action.....                                             |              | 17,600,000 " |               |
| Solde de l'exercice 1857.....                                     |                                                                                                   |              | 12,697 81    |               |
|                                                                   |                                                                                                   |              |              | 50,291,167 06 |



# RÉPARTITION DES RECETTES ET DES DÉPENSES ENTRE LES CINQ SECTIONS DU CHEMIN DE FER DU NORD.

|                                                                        | PARIS<br>à<br>AMIENS<br>et Beauvais.   | AMIENS<br>aux<br>frontières<br>de terre. | LILLE<br>à<br>A CALAIS<br>et à<br>DUNKERQUE. | CREIL<br>à<br>ERQUELINES<br>et Laon. | AMIENS<br>à<br>BOULOGNE. | ENSEMBLE.  |        |
|------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|------------------------------------------|----------------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------|------------|--------|
| Longueur moyenne exploitée .....                                       | 161                                    | 192                                      | 142                                          | 198                                  | 124                      | 817        |        |
| Répartition des Recettes par section.                                  |                                        |                                          |                                              |                                      |                          |            |        |
| Recettes de la grande vitesse.....                                     | 10,760,000                             | 4,940,000                                | 2,243,000                                    | 3,320,000                            | 1,566,000                | 22,829,000 |        |
| Idem petite vitesse.....                                               | 10,990,000                             | 9,410,000                                | 1,250,000                                    | 4,198,000                            | 1,614,000                | 27,462,000 |        |
| TOTAL (1).....                                                         | 21,750,000                             | 14,350,000                               | 3,493,000                                    | 7,518,000                            | 3,180,000                | 50,291,000 |        |
| Rapport des recettes de chaque section à la<br>recette totale .....    | 0,433                                  | 0,284                                    | 0,071                                        | 0,149                                | 0,063                    | 1,000      |        |
| Recette<br>moyenne<br>par kilom.                                       | Grande vitesse.....                    | 66,830                                   | 25,600                                       | 15,800                               | 16,800                   | 27,855     |        |
|                                                                        | Petite vitesse.....                    | 68,260                                   | 49,000                                       | 8,800                                | 21,200                   | 33,700     |        |
|                                                                        | ENSEMBLE .....                         | 135,090                                  | 74,600                                       | 24,600                               | 38,000                   | 25,600     | 61,555 |
| Répartition des Dépenses.                                              |                                        |                                          |                                              |                                      |                          |            |        |
| Dépense<br>moyenne<br>par kilom.<br>de<br>chemin.                      | Administration centrale.....           | 2,860                                    | 1,580                                        | 535                                  | 800                      | 305        | 1,300  |
|                                                                        | Exploitation.....                      | 17,000                                   | 7,180                                        | 3,900                                | 4,220                    | 2,340      | 7,450  |
|                                                                        | Traction et entretien du matériel..... | 19,300                                   | 10,600                                       | 5,400                                | 7,600                    | 3,740      | 10,080 |
|                                                                        | Voie et bâtiments.....                 | 4,700                                    | 4,950                                        | 4,355                                | 4,330                    | 1,865      | 4,400  |
|                                                                        | ENSEMBLE.....                          | 43,860                                   | 24,610                                       | 14,190                               | 17,000                   | 8,250      | 23,230 |
| Rapport de la Recette brute à la Dépense.                              |                                        |                                          |                                              |                                      |                          |            |        |
| Recette brute par kilomètre.....                                       | 135,090                                | 74,600                                   | 24,600                                       | 38,000                               | 25,600                   | 61,555     |        |
| Dépenses totales.....                                                  | 43,860                                 | 24,610                                   | 14,190                                       | 17,000                               | 8,250                    | 23,230     |        |
| Produit net par kilomètre.....                                         | 91,230                                 | 49,990                                   | 10,410                                       | 21,000                               | 17,350                   | 38,325     |        |
| Rapport de la dépense à la recette brute.....                          | 0,324                                  | 0,328                                    | 0,575                                        | 0,445                                | 0,575                    | 0,3774     |        |
| Recette moyenne par kilomètre parcouru par les machines.               |                                        |                                          |                                              |                                      |                          |            |        |
| Part de chaque section dans le parcours kilom.                         | 0,375                                  | 0,248                                    | 0,093                                        | 0,183                                | 0,101                    | 1,000      |        |
| Recette<br>moyenne<br>d'un kilomètre<br>de parcours<br>des locomotives | Grande vitesse.....                    | 3,17                                     | 2,22                                         | 2,67                                 | 2,02                     | 1,72       | 2,53   |
|                                                                        | Petite vitesse.....                    | 3,25                                     | 4,22                                         | 1,50                                 | 2,54                     | 1,76       | 3,05   |
|                                                                        | ENSEMBLE.....                          | 6,42                                     | 6,44                                         | 4,17                                 | 4,56                     | 3,48       | 5,58   |
| Dépense moyenne par kilomètre parcouru par les machines.               |                                        |                                          |                                              |                                      |                          |            |        |
| Administration centrale.....                                           | 0,136                                  | 0,133                                    | 0,091                                        | 0,097                                | 0,075                    | 0,118      |        |
| Exploitation .....                                                     | 0,815                                  | 0,642                                    | 0,669                                        | 0,510                                | 0,571                    | 0,672      |        |
| Traction et entretien du matériel.....                                 | 0,915                                  | 0,915                                    | 0,915                                        | 0,915                                | 0,915                    | 0,915      |        |
| Voie et bâtiments .....                                                | 0,224                                  | 0,425                                    | 0,740                                        | 0,520                                | 0,455                    | 0,395      |        |
| ENSEMBLE.....                                                          | 2,090                                  | 2,115                                    | 2,415                                        | 2,042                                | 2,016                    | 2,100      |        |
| Recette moyenne d'un train par kilomètre de parcours.                  |                                        |                                          |                                              |                                      |                          |            |        |
| Recette<br>moyenne<br>d'un kilomètre<br>de train.                      | Grande vitesse.....                    | 3,54                                     | 2,43                                         | 2,96                                 | 2,23                     | 1,87       | 2,80   |
|                                                                        | Petite vitesse.....                    | 3,61                                     | 4,64                                         | 1,65                                 | 2,80                     | 1,93       | 3,37   |
|                                                                        | ENSEMBLE.....                          | 7,15                                     | 7,07                                         | 4,61                                 | 5,03                     | 3,80       | 6,17   |
| Dépense moyenne d'un train par kilomètre de parcours.                  |                                        |                                          |                                              |                                      |                          |            |        |
| Administration centrale.....                                           | 0,152                                  | 0,149                                    | 0,102                                        | 0,107                                | 0,082                    | 0,131      |        |
| Exploitation .....                                                     | 0,900                                  | 0,705                                    | 0,740                                        | 0,560                                | 0,628                    | 0,745      |        |
| Traction et entretien du matériel.....                                 | 1,012                                  | 1,012                                    | 1,012                                        | 1,012                                | 1,012                    | 1,012      |        |
| Voie et bâtiments .....                                                | 0,250                                  | 0,470                                    | 0,820                                        | 0,571                                | 0,498                    | 0,440      |        |
| ENSEMBLE .....                                                         | 2,314                                  | 2,336                                    | 2,674                                        | 2,250                                | 2,220                    | 2,328      |        |

(1) Déduction faite de l'impôt du dixième des détaxes et subventions.



# PRODUITS DE 1857.

## 1.° Produits par stations de provenance.

| STATIONS.                | NOMBRE de VOYAGEURS. | PRODUITS            |                                    |                                    |                      | Nos. d'ordre objets. | STATIONS.      | NOMBRE de VOYAGEURS. | PRODUITS         |                                    |                                    |                  |
|--------------------------|----------------------|---------------------|------------------------------------|------------------------------------|----------------------|----------------------|----------------|----------------------|------------------|------------------------------------|------------------------------------|------------------|
|                          |                      | des voyageurs.      | des marchandises à grande vitesse. | des marchandises à petite vitesse. | TOTAUX.              |                      |                |                      | des voyageurs.   | des marchandises à grande vitesse. | des marchandises à petite vitesse. | TOTAUX.          |
| PARIS.....               | 1,416,284            | fr. c. 6,562,955 03 | fr. c. 2,058,372 17                | fr. c. 3,934,292 43                | fr. c. 12,551,719 63 | 57                   | MONTESCOURT    | 47,339               | fr. c. 23,240 24 | fr. c. 1,003 88                    | fr. c. 65,912 20                   | fr. c. 90,156 32 |
| QUIÉVRAIN....            | 58,664               | 570,914 44          | 197,759 34                         | 3,822,056 73                       | 4,590,730 48         | 58                   | AULNOYE....    | 43,751               | 25,058 93        | 2,324 94                           | 58,689 37                          | 86,273 24        |
| LILLE.....               | 601,692              | 1,189,085 05        | 197,353 07                         | 2,365,836 27                       | 3,752,274 39         | 59                   | SECLIN.....    | 33,892               | 30,404 44        | 1,414 83                           | 47,250 79                          | 78,871 06        |
| BOULOGNE....             | 80,473               | 945,114 79          | 744,736 47                         | 1,488,764 96                       | 3,178,616 22         | 60                   | CORBIE.....    | 20,075               | 32,415 49        | 4,802 44                           | 36,923 25                          | 74,141 18        |
| ERQUELINES..             | 45,562               | 534,509 05          | 182,563 50                         | 2,342,059 03                       | 3,059,131 58         | 61                   | LEFOREST...    | 7,424                | 7,588 69         | 351 87                             | 60,395 05                          | 68,335 61        |
| SOMAIN.....              | 26,463               | 51,259 63           | 6,010 43                           | 1,993,773 90                       | 2,051,043 96         | 62                   | BLANC-MISSER   | 4,585                | 4,985 34         | 232 13                             | 53,767 27                          | 58,984 74        |
| AMIENS.....              | 159,947              | 743,467 96          | 491,759 22                         | 823,789 40                         | 1,759,016 58         | 63                   | VITRY.....     | 10,751               | 11,553 92        | 719 92                             | 41,239 85                          | 49,978 46        |
| VALENCIENNES             | 99,310               | 389,824 29          | 56,696 82                          | 1,081,793 72                       | 1,528,314 83         | 64                   | STRAZEELE...   | 9,988                | 13,613 64        | 4,207 62                           | 35,157 20                          | 49,978 46        |
| DUNKERQUE...             | 82,566               | 216,221 06          | 116,263 09                         | 1,080,016 50                       | 1,424,500 65         | 65                   | BORAN.....     | 10,600               | 20,985 26        | 1,851 68                           | 26,573 70                          | 49,978 46        |
| CALAIS.....              | 72,081               | 831,294 54          | 293,534 77                         | 222,301 56                         | 1,347,130 87         | 66                   | FRANCONVILLE   | 50,855               | 47,384 60        | 610 04                             | " " "                              | 48,994 64        |
| DOUAI.....               | 146,418              | 459,318 54          | 63,714 04                          | 634,988 69                         | 1,158,021 27         | 67                   | BUSIGNY....    | 16,342               | 21,884 16        | 6,890 91                           | 15,352 09                          | 47,124 16        |
| ARRAS.....               | 76,768               | 325,638 00          | 35,395 88                          | 788,385 53                         | 1,149,419 41         | 68                   | HERBLAY....    | 17,982               | 18,513 43        | 2,451 02                           | 23,283 70                          | 44,248 15        |
| ST.-QUENTIN..            | 416,414              | 403,771 05          | 92,124 47                          | 682,671 34                         | 1,078,566 86         | 69                   | CASSEL.....    | 17,423               | 26,662 57        | 3,141 97                           | 11,452 30                          | 41,256 84        |
| COMPIÈGNE...             | 98,650               | 358,221 83          | 21,905 76                          | 234,358 26                         | 614,485 85           | 70                   | CARVIN.....    | 21,702               | 31,252 99        | 1,845 08                           | 7,613 40                           | 40,714 47        |
| ROUBAIX.....             | 238,723              | 170,891 46          | 139,026 10                         | 287,834 48                         | 597,749 04           | 71                   | WATTEN.....    | 10,217               | 12,124 22        | 1,503 39                           | 26,066 90                          | 39,694 51        |
| CALAIS.....              | 54,626               | 244,826 40          | 37,249 18                          | 291,239 63                         | 573,315 21           | 72                   | OURSCHAMPS     | 8,606                | 15,341 29        | 1,490 70                           | 19,913 55                          | 36,445 54        |
| CREIL.....               | 67,950               | 196,710 78          | 9,975 60                           | 323,661 29                         | 530,347 67           | 73                   | PONT-REMY..    | 5,232                | 9,446 68         | 1,789 06                           | 21,473 06                          | 32,708 74        |
| MOUSCRON...              | 125,870              | 262,613 91          | 38,005 33                          | 200,527 27                         | 501,176 54           | 74                   | FRESNOY....    | 12,061               | 17,071 45        | 3,825 30                           | 14,809 58                          | 32,708 74        |
| CLERMONT....             | 58,922               | 195,762 71          | 14,051 73                          | 286,856 30                         | 496,670 74           | 75                   | RIBECOURT..    | 9,967                | 16,732 62        | 1,584 74                           | 10,922 50                          | 29,229 86        |
| NOYON.....               | 51,741               | 458,125 67          | 19,864 85                          | 303,262 35                         | 481,252 87           | 76                   | ARDRES.....    | 13,008               | 21,485 37        | 1,719 87                           | 5,242 94                           | 28,448 18        |
| ST.-OMER....             | 66,122               | 196,298 24          | 34,540 21                          | 182,774 85                         | 443,613 30           | 77                   | ESQUELBOECQ    | 45,242               | 18,103 54        | 1,681 22                           | 7,350 70                           | 27,135 46        |
| PONTOISE....             | 126,922              | 219,896 33          | 10,654 46                          | 161,285 66                         | 391,796 45           | 78                   | PRÉCY.....     | 10,685               | 21,619 69        | 2,003 93                           | 2,702 75                           | 26,366 37        |
| LE CATEAU...             | 42,889               | 445,062 71          | 31,500 14                          | 437,878 96                         | 337,441 81           | 79                   | HANGEST....    | 4,584                | 7,519 00         | 1,632 93                           | 16,194 85                          | 25,376 78        |
| CHAUNY.....              | 45,523               | 103,830 45          | 6,642 04                           | 200,189 43                         | 310,661 92           | 80                   | STEENWERCK     | 6,851                | 7,158 38         | 627 83                             | 17,570 72                          | 25,356 93        |
| BRETEUIL....             | 23,468               | 93,414 59           | 7,486 69                           | 209,833 44                         | 310,434 42           | 81                   | MONTIGNY...    | 5,188                | 6,162 00         | 346 21                             | 18,581 65                          | 25,089 80        |
| TERGNIER....             | 47,065               | 134,836 24          | 9,363 47                           | 164,519 97                         | 308,719 38           | 82                   | PICQUIGNY...   | 6,501                | 9,291 53         | 2,713 43                           | 12,605 35                          | 24,610 31        |
| HAUTMONT...              | 13,187               | 12,907 97           | 718 06                             | 283,344 84                         | 296,972 87           | 83                   | AILLY-S.-SOM   | 3,494                | 3,337 04         | 466 17                             | 19,559 45                          | 23,302 36        |
| ST.-DENIS...             | 469,314              | 199,509 35          | 4, 97 93                           | 67,095 40                          | 271,402 68           | 84                   | ARNÈRE.....    | 9,288                | 10,865 56        | 467 13                             | 10,199 55                          | 21,533 24        |
| RAISMES....              | 7,067                | 14,000 93           | 1,255 40                           | 253,937 98                         | 269,251 31           | 85                   | EPINAY.....    | 32,271               | 17,788 34        | 154 31                             | " " "                              | 17,942 65        |
| MAUBEUGE...              | 32,642               | 71,124 41           | 36,507 67                          | 153,542 53                         | 261,174 61           | 86                   | NEUCHÂTEAU     | 5,161                | 7,043 80         | 1,263 60                           | 8,784 15                           | 17,088 55        |
| ALBERT.....              | 29,408               | 110,074 41          | 18,595 36                          | 129,417 36                         | 254,787 13           | 87                   | THOUROTTE..    | 9,394                | 12,811 58        | 1,023 81                           | 2,657 85                           | 16,491 21        |
| MONTREUIL..              | 11,791               | 48,115 46           | 172,382 04                         | 23,661 50                          | 244,159 00           | 88                   | PONT-DE-BRIQ   | 43,038               | 7,637 36         | 631 44                             | 5,746 00                           | 14,014 80        |
| BEAUMONT...              | 61,533               | 137,552 40          | 10,824 87                          | 93,978 57                          | 242,355 84           | 89                   | PÉRENCHES..    | 5,734                | 5,442 21         | 3,267 33                           | 5,068 80                           | 13,778 34        |
| HAZEBROUCK.              | 52,393               | 109,152 99          | 9,889 09                           | 122,583 51                         | 241,625 59           | 90                   | ESSIGNY....    | 7,434                | 6,313 69         | 149 33                             | 5,186 40                           | 14,619 42        |
| ENGHIEN....              | 289,777              | 199,988 24          | 3,416 49                           | 33,767 90                          | 237,172 63           | 91                   | BOVES.....     | 8,118                | 10,398 01        | 1,084 46                           | " " "                              | 11,482 47        |
| ARMENTIÈRES              | 55,485               | 69,820 33           | 5,962 45                           | 154,252 90                         | 230,035 68           | 92                   | WALLERS....    | 3,705                | 6,183 65         | 270 66                             | 2,595 00                           | 9,049 31         |
| AUVERS.....              | 13,682               | 48,728 26           | 610 71                             | 188,177 43                         | 207,516 40           | 93                   | APPILEY....    | 5,078                | 6,265 93         | 305 43                             | " " "                              | 6,571 36         |
| TOURCOING..              | 112,109              | 76,303 68           | 17,621 99                          | 109,875 78                         | 203,801 45           | 94                   | ROEUX.....     | 6,056                | 5,921 90         | 224 86                             | " " "                              | 6,146 85         |
| LANDRECHES.              | 23,648               | 67,847 72           | 6,569 16                           | 106,603 51                         | 181,020 39           | 95                   | ÉBLINGHEM..    | 4,211                | 5,778 65         | 271 59                             | " " "                              | 6,050 24         |
| ST.-JUST....             | 24,616               | 71,087 71           | 7,968 67                           | 96,250 00                          | 175,106 38           | 96                   | BOILEUX....    | 4,044                | 5,567 67         | 441 32                             | " " "                              | 6,008 99         |
| ST.-LEU.....             | 38,900               | 118,126 67          | 9,320 21                           | 43,433 65                          | 171,080 53           | 97                   | NOYELLE....    | 2,006                | 3,732 98         | 727 84                             | 1,446 40                           | 5,907 22         |
| PONT S <sup>r</sup> -MAX | 25,301               | 65,058 34           | 6,035 03                           | 93,266 85                          | 164,360 22           |                      |                |                      |                  |                                    |                                    |                  |
| ÉTAPLES....              | 11,583               | 20,992 34           | 85,293 02                          | 37,080 85                          | 463,366 21           |                      |                |                      |                  |                                    |                                    |                  |
| ERMONT.....              | 65,075               | 56,119 85           | 3,488 48                           | 87,677 95                          | 147,616 28           | 1                    | BEAUVAIS... 1  | 21,844               | 77,644 16        | 10,649 40                          | 28,038 43                          | 116,331 99       |
| BERGUES....              | 50,532               | 58,174 41           | 5,895 65                           | 82,697 27                          | 146,764 33           | 2                    | MOUY..... 2    | 9,721                | 15,100 39        | 1,412 27                           | 2,891 16                           | 19,403 82        |
| AILLY-S-NOYE             | 10,678               | 29,742 70           | 4,732 54                           | 89,364 20                          | 123,836 44           | 3                    | HERMES..... 3  | 4,568                | 6,530 09         | 409 63                             | 4,218 55                           | 11,158 27        |
| LIANCOURT...             | 15,921               | 28,884 65           | 13,882 18                          | 79,132 95                          | 121,896 78           | 4                    | CIR-L.-MELLO 4 | 4,792                | 6,456 12         | 404 65                             | 2,684 95                           | 9,575 72         |
| ACHIEF.....              | 15,803               | 43,504 79           | 9,690 53                           | 63,153 10                          | 116,345 42           | 5                    | ROCHY-CONDÉ 5  | 2,073                | 2,511 22         | 128 15                             | " " "                              | 2,639 37         |
| ILE-ADAM...              | 31,952               | 55,465 97           | 2,454 21                           | 53,319 55                          | 110,939 73           | 6                    | HEILLES... 6   | 910                  | 1,016 40         | 58 99                              | 91 00                              | 1,196 39         |
| JEUMONT....              | 10,310               | 21,567 58           | 3,147 80                           | 85,243 44                          | 109,938 82           |                      |                |                      |                  |                                    |                                    |                  |
| LONGPRÉ....              | 11,667               | 23,732 91           | 6,524 60                           | 76,130 50                          | 106,388 01           | 1                    | LAON..... 1    | 19,725               | 72,840 47        | 8,533 39                           | 59,728 58                          | 144,072 44       |
| RUE.....                 | 10,463               | 34,815 01           | 19,684 17                          | 51,794 00                          | 106,290 48           | 2                    | LA FÈRE.... 2  | 13,837               | 25,340 18        | 1,862 93                           | 21,626 91                          | 48,830 09        |
| VERBERIE...              | 14,057               | 34,264 41           | 2,686 18                           | 67,976 20                          | 104,946 79           | 3                    | CRÉPY..... 3   | 3,825                | 5,457 93         | 251 94                             | 2,489 89                           | 8,199 76         |
| AUDRUICQ...              | 14,484               | 23,069 81           | 59,074 23                          | 43,680 16                          | 95,824 20            |                      |                |                      |                  |                                    |                                    |                  |
| BAILLEUL...              | 27,047               | 43,702 64           | 2,583 97                           | 48,579 03                          | 94,865 61            |                      |                |                      |                  |                                    |                                    |                  |
| BOHAIN.....              | 23,787               | 39,651 73           | 18,985 15                          | 35,909 76                          | 94,546 61            |                      |                |                      |                  |                                    |                                    |                  |

### Stations de la ligne de CREIL à BEAUVAIS. (4.° trimestre).

|   |                |        |           |           |           |            |
|---|----------------|--------|-----------|-----------|-----------|------------|
| 1 | BEAUVAIS... 1  | 21,844 | 77,644 16 | 10,649 40 | 28,038 43 | 116,331 99 |
| 2 | MOUY..... 2    | 9,721  | 15,100 39 | 1,412 27  | 2,891 16  | 19,403 82  |
| 3 | HERMES..... 3  | 4,568  | 6,530 09  | 409 63    | 4,218 55  | 11,158 27  |
| 4 | CIR-L.-MELLO 4 | 4,792  | 6,456 12  | 404 65    | 2,684 95  | 9,575 72   |
| 5 | ROCHY-CONDÉ 5  | 2,073  | 2,511 22  | 128 15    | " " "     | 2,639 37   |
| 6 | HEILLES... 6   | 910    | 1,016 40  | 58 99     | 91 00     | 1,196 39   |

### Stations de la ligne de TERGNIER à LAON. (4.° trimestre).

|   |               |           |               |              |               |               |
|---|---------------|-----------|---------------|--------------|---------------|---------------|
| 1 | LAON..... 1   | 19,725    | 72,840 47     | 8,533 39     | 59,728 58     | 144,072 44    |
| 2 | LA FÈRE.... 2 | 13,837    | 25,340 18     | 1,862 93     | 21,626 91     | 48,830 09     |
| 3 | CRÉPY..... 3  | 3,825     | 5,457 93      | 251 94       | 2,489 89      | 8,199 76      |
|   | TOTAUX.       | 6,166,140 | 18,413,986 25 | 5,250,860 94 | 27,853,657 45 | 54,518,504 64 |

## 2.° Produits par nature.

|                                       |                         |                               |               |               |
|---------------------------------------|-------------------------|-------------------------------|---------------|---------------|
| VOYAGEURS                             |                         | (de 1.° classe..... 639,350   | 6,382,836 36  | 18,413,986 25 |
|                                       |                         | (de 2.° classe..... 1,501,955 | 5,103,672 21  |               |
|                                       |                         | (de 3.° classe..... 4,024,635 | 6,622,045 22  |               |
|                                       |                         | Recettes à divers litres.     | 305,431 76    |               |
| TOTAL.....                            |                         | 6,166,140                     |               |               |
| GRANDE VITESSE.                       | Bagages.....            | 28,484,877                    | 489,789 25    | 5,250,860 94  |
|                                       | Articles de messagerie. | 48,418,624                    | 3,924,513 06  |               |
|                                       | Magasinage.....         | "                             | 5,178 95      |               |
|                                       | Chiens.....             | 26,121                        | 33,903 43     |               |
|                                       | Chevaux et animaux.     | 4,980                         | 153,943 74    |               |
|                                       | Voitures.....           | 658                           | 65,323 90     |               |
|                                       | Service de la poste.    | "                             | 564,539 86    |               |
|                                       |                         | Recettes à divers litres.     | 13,668 75     |               |
| TOTAL à la vitesse des voyageurs..... |                         | 23,664,847 19                 |               |               |
| PETITE VITESSE.                       | Marchandises.....       | 1,545,415,700                 | 20,003,910 34 | 27,853,657 45 |
|                                       | Bestiaux.....           | "                             | 653,569 12    |               |
|                                       | Houille et coke.....    | 1,032,315,200                 | 7,130,659 80  |               |
|                                       | Magasinage.....         | "                             | 65,518 19     |               |
| TOTAL.....                            |                         | 54,518,504 64                 |               |               |
| Produits divers.....                  |                         | 245,801 37                    |               |               |
| Produits du chemin de ceinture.....   |                         | 127,105 18                    |               |               |
| Solde de l'exploitation de 1856.....  |                         | 5,172 12                      |               |               |
| TOTAL des recettes.....               |                         | 51,896,583 31                 |               |               |
| Impôt.....                            |                         | 2,773,969 34                  |               |               |

## RÉSULTATS STATISTIQUES.

### DANS UN NOMBRE DE 1,000 VOYAGEURS :

|                                               |     |       |
|-----------------------------------------------|-----|-------|
| Les Voyageurs de 1.° classe entrent pour..... | 101 | 1,000 |
| D.° 2.° d.°                                   | 243 |       |
| D.° 3.° d.°                                   | 653 |       |

### DANS UNE RECETTE DE 1,000 FRANCS :

|                                               |     |       |
|-----------------------------------------------|-----|-------|
| Les Voyageurs de 1.° classe entrent pour..... | 346 | 1,000 |
|-----------------------------------------------|-----|-------|



CHEMIN DE FER DU NORD.

## MATÉRIEL D'EXPLOITATION.

| DÉSIGNATION DES VÉHICULES.                                                      | NOMENCLATURE ET COMPOSITION<br>du matériel |       |                                      |       | DIFFÉRENCE |    | PARCOURS KILOMÉTRIQUE<br>des<br>VÉHICULES EN 1857. |             |
|---------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|-------|--------------------------------------|-------|------------|----|----------------------------------------------------|-------------|
|                                                                                 | Au 1. <sup>er</sup> janvier<br>1857.       |       | Au 1. <sup>er</sup> janvier<br>1858. |       | en plus.   |    |                                                    |             |
| <b>Machines locomotives.</b>                                                    |                                            |       |                                      |       |            |    |                                                    |             |
| A marchandises fortes.....                                                      | 77                                         |       | 100                                  |       | 23         |    | 2,321,000                                          |             |
| A marchandises ordinaires.....                                                  | 78                                         |       | 78                                   |       | "          |    | 1,532,000                                          |             |
| Service des gares.....                                                          | 20                                         |       | 20                                   |       | "          |    |                                                    |             |
| TOTAL.....                                                                      | 175                                        |       | 198                                  |       | 23         |    | 3,853,000                                          |             |
| A voyageurs.....                                                                | 191                                        | 366   | 207                                  | 405   | 16         | 39 | 5,162,000                                          | 9,015,000   |
| <b>Voitures des trains de voyageurs.</b>                                        |                                            |       |                                      |       |            |    |                                                    |             |
| Voiture de cérémonie.....                                                       | 1                                          |       | 1                                    |       | "          |    | 687                                                |             |
| Voitures salons.....                                                            | 5                                          |       | 5                                    |       | "          |    | 35,260                                             |             |
| — 1. <sup>re</sup> classe.....                                                  | 155                                        |       | 155                                  |       | "          |    | 8,548,973                                          |             |
| — mixte.....                                                                    | 53                                         |       | 53                                   |       | "          |    | 2,485,482                                          |             |
| — 2. <sup>e</sup> classe.....                                                   | 213                                        |       | 213                                  |       | "          |    | 7,265,348                                          |             |
| — 3. <sup>e</sup> classe.....                                                   | 285                                        | 1,136 | 285                                  | 1,136 | "          | "  | 8,458,167                                          | 44,210,302  |
| Fourgons à bagages.....                                                         | 249                                        |       | 249                                  |       | "          |    | 13,767,898                                         |             |
| Trucks à équipages et à diligences.....                                         | 59                                         |       | 59                                   |       | "          |    | 422,454                                            |             |
| Ecuries.....                                                                    | 65                                         |       | 65                                   |       | "          |    | 862,904                                            |             |
| Wagons à lait.....                                                              | 30                                         |       | 30                                   |       | "          |    | 978,251                                            |             |
| Bureaux ambulants de la poste.....                                              | 21                                         |       | 21                                   |       | "          |    | 1,384,869                                          |             |
| <b>Wagons à marchandises.</b>                                                   |                                            |       |                                      |       |            |    |                                                    |             |
| Wagons à moutons.....                                                           | 50                                         |       | 50                                   |       | "          |    | 438,606                                            |             |
| — à bois.....                                                                   | 298                                        |       | 298                                  |       | "          |    | 3,976,961                                          |             |
| — à pierres.....                                                                | 200                                        |       | 200                                  |       | "          |    | 1,824,300                                          |             |
| — à bestiaux.....                                                               | 800                                        |       | 800                                  |       | "          |    | 14,793,102                                         |             |
| — fermés à coulisses.....                                                       | 450                                        |       | 450                                  |       | "          |    | 9,604,006                                          |             |
| — plats longs.....                                                              | 563                                        |       | 563                                  |       | "          |    | 12,282,502                                         |             |
| — tombereaux.....                                                               | 75                                         |       | 75                                   |       | "          |    | 1,195,767                                          |             |
| — à sable.....                                                                  | 289                                        | 7,694 | 289                                  | 7,694 | "          | "  | 1,479,071                                          | 106,998,971 |
| — à houille de 10 tonnes.....                                                   | 2,580                                      |       | 2,580                                |       | "          |    | 32,912,736                                         |             |
| — à coke de 10 tonnes.....                                                      | 1,001                                      |       | 1,001                                |       | "          |    | 13,725,546                                         |             |
| — plats divers.....                                                             | 1,300                                      |       | 1,300                                |       | "          |    | 12,466,406                                         |             |
| — de secours.....                                                               | 22                                         |       | 22                                   |       | "          |    | 6,268                                              |             |
| — à plaques tournantes.....                                                     | 6                                          |       | 6                                    |       | "          |    | 87,951                                             |             |
| — à freins de 12 tonnes.....                                                    | 60                                         | 8,830 | 60                                   | 8,830 | "          | "  | 2,205,749                                          |             |
| Total général des parcours des wagons du Nord..... 151,209,273                  |                                            |       |                                      |       |            |    |                                                    |             |
| A DÉDUIRE les parcours des wagons du Nord sur les lignes étrangères, savoir :   |                                            |       |                                      |       |            |    |                                                    |             |
| En Belgique et en Prusse.....                                                   |                                            |       |                                      |       |            |    | 7,616,557                                          |             |
| Sur le chemin de fer de ceinture de Paris.....                                  |                                            |       |                                      |       |            |    | 555,309                                            |             |
| d. <sup>o</sup> de l'Ouest, ancienne et nouvelle Comp. <sup>c</sup> .....       |                                            |       |                                      |       |            |    | 1,668,918                                          | 16,337,107  |
| d. <sup>o</sup> de l'Est.....                                                   |                                            |       |                                      |       |            |    | 2,166,971                                          |             |
| d. <sup>o</sup> de Lyon.....                                                    |                                            |       |                                      |       |            |    | 2,365,094                                          |             |
| d. <sup>o</sup> d'Orléans.....                                                  |                                            |       |                                      |       |            |    | 1,964,258                                          |             |
| RESTE, parcours des wagons du Nord sur le Nord.....                             |                                            |       |                                      |       |            |    |                                                    | 134,872,166 |
| A AJOUTER le parcours des wagons étrangers sur la ligne du Nord :               |                                            |       |                                      |       |            |    |                                                    |             |
| Matériel des chemins de fer Belges et Prussiens.....                            |                                            |       |                                      |       |            |    | 1,940,845                                          |             |
| d. <sup>o</sup> Nord-Belges.....                                                |                                            |       |                                      |       |            |    | 4,453,129                                          |             |
| d. <sup>o</sup> Centre.....                                                     |                                            |       |                                      |       |            |    | 228,468                                            |             |
| d. <sup>o</sup> de l'Ouest, anc. <sup>c</sup> et nouvelle C. <sup>c</sup> ..... |                                            |       |                                      |       |            |    | 363,408                                            | 8,664,345   |
| d. <sup>o</sup> de l'Est.....                                                   |                                            |       |                                      |       |            |    | 1,392,347                                          |             |
| d. <sup>o</sup> de Lyon.....                                                    |                                            |       |                                      |       |            |    | 89,515                                             |             |
| d. <sup>o</sup> d'Orléans.....                                                  |                                            |       |                                      |       |            |    | 196,633                                            |             |
| ENSEMBLE des parcours de wagons sur la ligne du Nord.....                       |                                            |       |                                      |       |            |    |                                                    | 143,536,511 |



# SUITE DES DÉTAILS STATISTIQUES.

## Parcours des trains (kilomètres) en 1857.

|                                                                                | Voyageurs. | Marchandises. | Ensemble. |
|--------------------------------------------------------------------------------|------------|---------------|-----------|
| 1. <sup>re</sup> Section. Paris à Creil, Amiens et Beauvais. . . . .           | 1,739,724  | 1,292,348     | 3,032,072 |
| 2. <sup>e</sup> — Amiens à Lille, Mouscron, Valenciennes et Quéivrain. . . . . | 893,724    | 1,141,474     | 2,035,198 |
| 3. <sup>e</sup> — Lille à Calais et Dunkerque. . . . .                         | 536,786    | 222,324       | 759,110   |
| 4. <sup>e</sup> — Creil à Saint-Quentin, Erquelines et Laon. . . . .           | 803,894    | 688,830       | 1,492,724 |
| 5. <sup>e</sup> — Amiens à Boulogne. . . . .                                   | 535,884    | 297,352       | 833,236   |
| Ensemble. . . . .                                                              | 4,510,012  | 3,642,328     | 8,152,340 |

## Produits des Voyageurs par classe.

|                     | NOMBRE.                         | RECETTES.     | PRODUIT<br>MOYEN<br>d'un<br>voyageur. | PROPORTION<br>DES CLASSES. |                                     |
|---------------------|---------------------------------|---------------|---------------------------------------|----------------------------|-------------------------------------|
|                     |                                 |               |                                       | Pour 1,000<br>voyageurs.   | Pour<br>une recette<br>de 1,000 fr. |
| Voyageurs . . . . . | 1. <sup>e</sup> classe. . . . . | 639,550       | fr. c. 6,382,836 36                   | 9 98                       | 104 346                             |
|                     | 2. <sup>e</sup> — . . . . .     | 1,501,955     | 5,409,103 97                          | 3 60                       | 243 294                             |
|                     | 3. <sup>e</sup> — . . . . .     | 4,024,635     | 6,622,045 92                          | 1 64                       | 653 360                             |
| Ensemble. . . . .   | 6,166,140                       | 18,413,986 25 | 2 99                                  | 1,000                      | 1,000                               |

Longueur moyenne de la Ligne exploitée : 817 kilomètres.

## Parcours kilométrique des Voyageurs et Tarif moyen perçu.

|                                                       | VOYAGEURS<br>à<br>PRIX COMPLET. | VOYAGEURS A PRIX RÉDUITS. |                    | ENSEMBLE.      |
|-------------------------------------------------------|---------------------------------|---------------------------|--------------------|----------------|
|                                                       |                                 | MILITAIRES, INDIGENTS.    | TRAINS DE PLAISIR. |                |
| Nombre de voyageurs.....                              | 5,834,263                       | 258,439                   | 73,438             | 6,166,140      |
| Recettes totales.....                                 | 17,709,258 f.                   | 487,495 fr.               | 217,233 f.         | 18,413,986 f.  |
| Nombre de voyageurs à 1 kilomètre.....                | 256,567,258 k.                  | 17,887,142 k.             | 8,329,814 k.       | 282,784,214 k. |
| Tarif moyen perçu par kilomètre.....                  | 0,06°90                         | 0,02°72                   | 0,02°61            | 0,06°51        |
| Nombre de voyageurs transportés à la { par année..... | 314,036                         | 21,894                    | 10,195             | 346,125        |
| distance entière..... { par jour.....                 | 860                             | 60                        | 28                 | 948            |
| Parcours moyen d'un voyageur.....                     | 44 kilom.                       | 69 kilom.                 | 113 kilom.         | 46 kilom.      |

## Parcours kilométrique des marchandises à petite vitesse.

|                                                                | MARCHANDISES DANS LES TRAINS |                          |                |
|----------------------------------------------------------------|------------------------------|--------------------------|----------------|
|                                                                | S'éloignant de Paris.        | Se rapprochant de Paris. | Ensemble.      |
| Nombre de tonnes parties. . . . .                              | 505,491 t.                   | 2,072,240 t.             | 2,577,731 t.   |
| Tonnes transportées à 1 kilomètre. . . . .                     | 89,168,083 k.                | 310,201,687 k.           | 399,369,770 k. |
| Tonnes transportées à la distance entière { par année. . . . . | 109,144                      | 379,684                  | 488,825        |
| distance entière. . . . . { par jour. . . . .                  | 299                          | 1,040                    | 1,339          |
| Parcours moyen d'une tonne. . . . .                            | 176 kilom.                   | 149 kilom.               | 155 kilom.     |

## Parcours moyen d'une tonne, et tarif moyen perçu.

|                       | POIDS.       | PRODUIT.       | PRODUIT<br>moyen<br>d'une tonne. | TONNES<br>à 1 kilomètre. | TARIF MOYEN<br>perçu. |
|-----------------------|--------------|----------------|----------------------------------|--------------------------|-----------------------|
| Marchandises. . . . . | 1,545,416 t. | 20,003,910 fr. | 12 94                            | 224,165,307              | 0,08 c. 92            |
| Houille. . . . .      | 876,275      | 5,999,910      | 6 84                             | 145,293,677              | 0,04 13               |
| Coke. . . . .         | 156,040      | 1,130,750      | 7 24                             | 29,910,786               | 0,03 78               |
| Ensemble. . . . .     | 2,577,731 t. | 27,134,570     | 10 52                            | 399,369,770              | 0,06 79               |



# RAPPORT

DE

## LA COMMISSION DES COMPTES

### DU CHEMIN DE FER DU NORD

SUR L'EXERCICE DE 1856,

*Lu à l'assemblée générale des actionnaires, le 28 avril 1858.*

MEMBRES DE LA COMMISSION :

MM. DE MILLY, HUET; BEAUDE, rapporteur.

MESSIEURS,

L'année 1856, dont nous sommes chargés d'examiner les comptes, a été dans ses produits, vous le savez, inférieure à l'année qui l'avait précédée; il est inutile de vous rappeler les causes de cette infériorité, qui vous ont été signalées dans le rapport qui vous fut fait l'année dernière par MM. les Administrateurs, et qui établit ce que d'ailleurs vous saviez déjà, c'est que l'année 1855 avait été une année exceptionnelle. Malgré la puissance des causes qui avait doublé la progression annuelle des produits de notre chemin dans cet exercice si favorisé, celui de 1856 ne lui fut pas trop inférieur, car ses recettes nettes se sont élevées à la somme de 47,337,970 fr. 26 c. contre 47,966,168 fr. 42 c.; c'est seulement 628,197 fr. 86 c. de moins que pour l'exercice 1855.

Les dépenses ont été, pour 1856, de 18,965,402 fr. 84 c.; c'est 911,474 fr. 86 c. de plus qu'en 1855; si, à cette somme, on ajoute celle de 81,553 fr. 51 c., différence entre les dépenses d'exercice clos de 1855 et de 1856, on trouve la somme de 993,028 fr. 37 c., qui forme la totalité des augmentations subies par les divers services dans le cours de l'année 1856. Cette augmentation, à laquelle chaque service a participé dans des proportions diverses, aurait été plus considérable encore si des réductions

importantes opérées dans plusieurs divisions, et notamment dans celle du matériel, n'étaient venues balancer l'accroissement des dépenses. Le chiffre de ces réductions s'élève à 503,078 fr. 38 c.

Il est facile de comprendre qu'avec une plus grande étendue des lignes en cours d'exploitation, un trafic plus actif dans les marchandises, les dépenses se soient accrues, quoiqu'il y ait eu infériorité dans les recettes. Ainsi qu'il vous l'a été dit, l'année dernière, la petite vitesse, qui est celle à laquelle sont transportées la presque totalité des marchandises, donne des produits relatifs moins considérables que la grande vitesse, et il y a eu, en 1856, une augmentation de 4,668,997 fr. 30 c. sur ce dernier article, tandis qu'il y a eu une réduction de 4,520,734 fr. 92 c. sur les produits des voyageurs. De plus, il s'est opéré une réduction dans l'étendue des parcours, et dans le nombre des voyageurs, des première et deuxième classes, celui des voyageurs de troisième classe ayant seul augmenté.

Les dépenses annuelles se divisent, vous le savez, en quatre grandes catégories : les dépenses de l'ADMINISTRATION CENTRALE, celles de l'EXPLOITATION proprement dite, celles du MATÉRIEL, et celles de la VOIE.

Les dépenses de l'ADMINISTRATION CENTRALE ont été de 940,428 fr. 29 c. Il y a une augmentation sur l'année précédente de 62,643 fr. 42 c., qui est déterminée par un accroissement dans le personnel, une augmentation dans le chiffre des assurances des marchandises, dans les gares et sur la voie, dans les contributions, l'abonnement au timbre, les frais de police et de surveillance, et les indemnités accordées aux employés. Il y a eu des réductions dans les frais extraordinaires, annonces, affiches et impressions, les assurances des bâtiments, les loyers des bureaux de ville dans Paris et sur la ligne, etc. Ces réductions ne diminuent pas le chiffre indiqué plus haut, qui est celui des augmentations nettes ; celles-ci se justifient, du reste, par l'importance plus grande que prend chaque année l'entreprise à laquelle vous êtes intéressés.

C'est la division de l'EXPLOITATION qui a déterminé le plus grand accroissement de dépenses ; elles s'élèvent en totalité, pour l'exercice de 1856, à 5,442,480 fr. 98 c. ; il y a une augmentation, sur 1855, de 573,108 fr. 69 c. ; une seule réduction a eu lieu dans cette division, elle est de 727 fr. 69 c., et porte sur les dépenses faites pour impression des billets et ordres de



service. Les articles qui ont offert le plus d'augmentation, sont ceux relatifs au personnel des gares et stations, au personnel des conducteurs et facteurs du service des trains, au personnel des employés du contrôle et des divers bureaux de la division, aux indemnités de déplacements et dépenses diverses, au service de l'éclairage et chauffage des gares et stations. Cet accroissement de dépenses, qui est considérable, ne peut s'expliquer que par les besoins d'un personnel plus nombreux, nécessité par plus de développements et d'activité dans le service; nous pensons que MM. les administrateurs y ont apporté la prudence et la réserve dont, jusqu'à ce jour, ils ont donné des preuves.

Les dépenses de la division du MATÉRIEL se sont élevées à la somme de 8,656,304 fr. 80 c. Il y a entre les divers articles dont est composé ce service, un échange d'augmentation et de diminution qui s'élèvent chacun à plus de 400,000 fr., et qui, en définitive, se soldent par une faible augmentation de 43,024 fr. 44 c. La réparation des machines locomotives et des tenders qui, en 1855, avait coûté 2,005,382 fr. 49 c., ne s'est élevée, en 1856, qu'à 1,774,808 fr. 65 c., ce qui a réalisé une réduction de 230,573 fr. 54 c. Celle des voitures et wagons qui, en 1855, avait coûté 4,192,245 fr. 88 c., s'est élevée, en 1856, à 4,429,445 fr. 68 c., ce qui réalise une augmentation de dépense de 237,199 fr. 80 c. Cette différence entre les résultats des deux années peut s'expliquer par la prédominance alternative des produits de chacune de ces années.

Les sommes importantes consacrées à ces réparations ne doivent point exciter votre étonnement, car la Compagnie avait, au 31 décembre 1856, 366 locomotives et 8,330 voitures à voyageurs et wagons à marchandises. Le parcours kilométrique des machines locomotives avait été, en 1856, de 8,726,000 kil.; 53,637 kil. de moins que l'année précédente. Le parcours des voitures avait été de 44,835,267 kil., et celui des wagons à marchandises, de 102,913,927 kil. En définitive, le parcours des diverses sortes de véhicules a été de 147,749,494 kil. en 1856, ce qui réalise une augmentation de parcours de 8,982,512 kil. pour les voitures et les wagons sur 1855.

Le combustible des machines a coûté 2,604,498 fr. 83 c., et la réduction sur cet article est de 427,332 fr. 29 c. Cette différence est le résultat du moindre parcours des machines et de l'emploi de la houille pour le chauffage

des machines à marchandises ; vous savez que l'usage de ce combustible , pour les locomotives , présente une grande économie , et qu'il a été essayé et employé d'abord par notre Compagnie.

Les appointements des mécaniciens et chauffeurs , les primes de traction , les indemnités de déplacement et le personnel des dépôts , ont déterminé une dépense de 4,319,329 fr. 69 c., et une augmentation sur l'exercice précédent de 157,595 fr. 44 c. Il y a eu une réduction de 44,869 fr. 46 c. sur les dépenses pour les huiles , graisses et l'éclairage des machines ; le service de l'eau , qui est compris dans cet article , figure à lui seul , comme diminution , pour la plus forte part , soit environ 10,000 fr. En résumé , ces résultats obtenus sur les dépenses de la division du matériel sont très-satisfaisants , et c'est pour nous un devoir de les signaler.

Comme dans les années précédentes , votre commission a visité les ateliers ; elle a examiné la comptabilité , a contrôlé les comptes du magasin central , comptes-espèces et comptes-matières ; elle s'est assurée que ces divers services sont tenus avec ordre et économie.

L'entretien et la surveillance de la VOIE forme la dernière division des dépenses annuelles de l'exploitation ; la somme dépensée pour cette partie du service a été de 3,937,733 fr. 33 c. L'augmentation sur l'exercice précédent a été de 344,284 fr. 85 c. L'entretien de la voie et le renouvellement du ballast , qui ont coûté 4,742,912 fr. 45 c., ont offert une augmentation de 258,504 fr. 34 c. sur la dépense de l'année précédente. Le renouvellement de rails et coussinets , qui a coûté 572,436 fr. 30 c., a présenté , au contraire , une réduction de 96,476 fr. 79 c. Le surplus de l'accroissement des dépenses de ce service a été déterminé par l'augmentation du personnel , l'entretien des gares et stations , des maisons de gardes , des plantations et clôtures. L'accroissement des lignes en exploitation et le passage fréquemment renouvelé des trains pesants de houilles et de marchandises peuvent justifier l'accroissement de dépenses de ce service , de même que la réduction de près de 400,000 fr. dans le renouvellement des rails et coussinets doit être le résultat de la réfection alors presque complète de nos voies principales.

Cette opération importante , qui était terminée lors du rapport de l'année dernière , n'a pas dépassé , ainsi qu'il vous l'a été dit , les prévisions et le crédit



qui lui a été ouvert ; elle a présenté, au contraire, une réduction de 320,000 fr. Et dans le compte qui vous est maintenant soumis, figure pour la dernière fois l'annuité de 360,000 fr., prélevée pour cet objet sur les bénéfices de l'exploitation.

Les sommes qui sont portées à la fin des comptes annuels comme sommes à déduire de la recette brute, et qui, moins l'impôt de 40 c., sont de véritables dépenses, ont offert, en 1856, une notable réduction. Ainsi les *pertes et avaries* qui sont de 173,477 fr. 43 c., présentent une diminution de 106,851 fr. 46 c. ; le solde des détaxes, une réduction de 93,250 fr. L'article des correspondances et subvention aux messageries, une diminution de 21,338 fr. 39 c., et enfin 44,564 fr. 95 c. sur les lettres de voiture, quoique le produit des marchandises ait été, ainsi que nous l'avons dit, plus considérable que l'année précédente. L'ensemble de ces réductions s'élève à 263,004 fr. 50 c.

Dans le cours de l'année dernière, notre entreprise est entrée dans une nouvelle voie ; des concessions de lignes et d'embranchements plus ou moins importants nous ont été faites. MM. les Administrateurs ont estimé à 110 millions les 435 kil. de voies nouvelles que nous aurions à construire. Nous pensons qu'il a été sage de ne point demander à l'emprunt seulement les fonds nécessaires à cette opération, ainsi que ceux destinés à restituer à notre fonds social les 40 millions non versés par les actionnaires, et qui se sont trouvés, par le fait, constituer la dette de l'Etat.

Cette dette a toujours été payée, vous le savez, par des annuités prises sur le capital, laissant à l'amortissement le soin de restituer à ce capital les sommes ainsi prélevées. Mais le fonctionnement de l'amortissement se trouvant trop lent pour reconstituer les sommes empruntées au capital dans les délais voulus, on avait été obligé d'avoir recours à un amortissement supplémentaire, qui grevait annuellement et d'une manière croissante les produits de l'exploitation. Aujourd'hui, grâce à la mesure ci-dessus, nous sommes rentrés dans l'état normal, l'amortissement supplémentaire a disparu de nos comptes ; il n'est plus prélevé que les intérêts dus à l'Etat et qui, chaque année, vont décroissant, en raison de l'annuité de 2 millions payée jusqu'en 1865. A cette époque de parfait paiement, l'amortissement, réglé par un nouveau tableau,

prendra son cours régulier pour les titres anciens et nouveaux, représentant un capital de 210 millions, et il ne cessera son action qu'à l'expiration de la concession.

MM. les Administrateurs vous ont donné, l'année dernière, des explications sur cette opération; ils vous ont dit qu'en raison des prélèvements des amortissements, la somme nécessaire pour reconstituer les 40 millions non versés par les actionnaires, ne s'élèverait qu'à environ 34 millions, qui, avec les 210 millions, formaient un total de 244 millions, qu'il faudrait parfaire. Le taux d'émission des actions nouvelles n'étant pas encore fixé à cette époque, il était impossible de déterminer la part du capital qui serait faite, soit par les actions, soit par l'emprunt. Aujourd'hui que l'opération est terminée, quant à l'émission des actions, qui ont fourni environ moitié du capital nécessaire, il est clair que ce n'est que l'autre moitié qui sera demandée à l'emprunt. Votre Commission n'a pu qu'approuver cette combinaison, qui sauvegarde les intérêts de la Compagnie, sans trop gêner les actionnaires.

Vous avez vu figurer dans les comptes de 1856 un prélèvement de 100,000 fr., comme provision pour parer au déficit causé par la soustraction dans les caisses de la Compagnie par Carpentier et consorts. Votre Commission, qui déjà, l'année dernière, s'était préoccupée de cette grave affaire, a dû vérifier, depuis cette époque, l'importance du préjudice qui nous avait été causé. D'après son examen et les renseignements qui lui ont été communiqués par MM. les Administrateurs, elle a constaté que les soustractions opérées, soit en titres, soit en espèces, s'élevaient, pour la Compagnie du Nord, à 2,289,265 fr. 73 c.; c'est environ le tiers des soustractions totales, qui forment une somme de 6,673,792 fr. 52 c. Si l'importance de notre perte, comme vous le voyez, est supérieure à ce qui avait été annoncé l'année dernière, c'est que, depuis cette époque, on a reconnu l'existence de soustractions en espèces qui, déguisées avec une grande habileté, n'avaient pas été aperçues lors des premières investigations. La Compagnie, vous le savez, n'a pas été seule victime de ces audacieuses soustractions, et notre honorable Président a dû en subir aussi les effets. Chacun a supporté la part du préjudice qui lui incombait, et dont le partage a dû se faire avec toute la rigueur de la justice et d'une sévère équité.



Il résulte des renseignements qui ont été communiqués à vos commissaires, que le déficit causé par le vol Carpentier pourra être comblé sans atteinte portée à votre capital et sans nouveaux prélèvements importants sur les produits de l'exploitation. MM. les administrateurs vous donneront dans un instant communication de cette heureuse combinaison.

Vos commissaires ont, comme dans les années précédentes, examiné les divers services, qu'ils ont trouvé réguliers et très-satisfaisants. Ils ont voulu vérifier, à Liège, la comptabilité de vos chemins Nord-Belges, comme ils l'avaient fait pour la comptabilité de Paris et de La Chapelle; ils ont trouvé ces chemins bien tenus, bien administrés, la comptabilité régulière et établie sur les errements de notre administration française. Ces chemins, vous le savez, commencent à donner des produits satisfaisants et qui vont toujours croissant, surtout celui de Namur à Liège.

La somme affectée au dividende de l'année dernière a été de 2 millions inférieure à celle de l'année précédente. Ce fait, qui ne prouve rien contre la prospérité de notre entreprise, était le résultat des produits tout-à-fait exceptionnels de l'année 1855. La Commission s'est convaincue que la somme de 16,000,000 était celle qui vous était légitimement acquise sur les produits de l'exercice 1856, et qu'en fixant le dividende de chaque action, pour 1856, à 40 fr., les administrateurs avaient fait ce que leur prescrivaient la prudence et l'équité. La prospérité de la Compagnie du Nord est toujours croissante; les produits de cette année vous en donnent la preuve, et si elle n'a pas présenté de ces résultats éblouissants qui se sont produits dans d'autres Compagnies pour certains exercices, d'un autre côté, elle n'a jamais fait de pas rétrograde. Comptons sur l'avenir et sur la sagesse de notre administration.

La Commission, en terminant son rapport, et pour accomplir la mission dont l'avait chargée votre confiance, vous propose d'approuver, d'une manière définitive, les comptes de 1856, sauf, bien entendu, les modifications et redressements qui devront avoir lieu ultérieurement relativement à l'affaire Carpentier.

1. The first part of the paper is devoted to a general  
discussion of the problem of the origin of life.  
It is shown that the problem is one of the most  
important in the history of science.

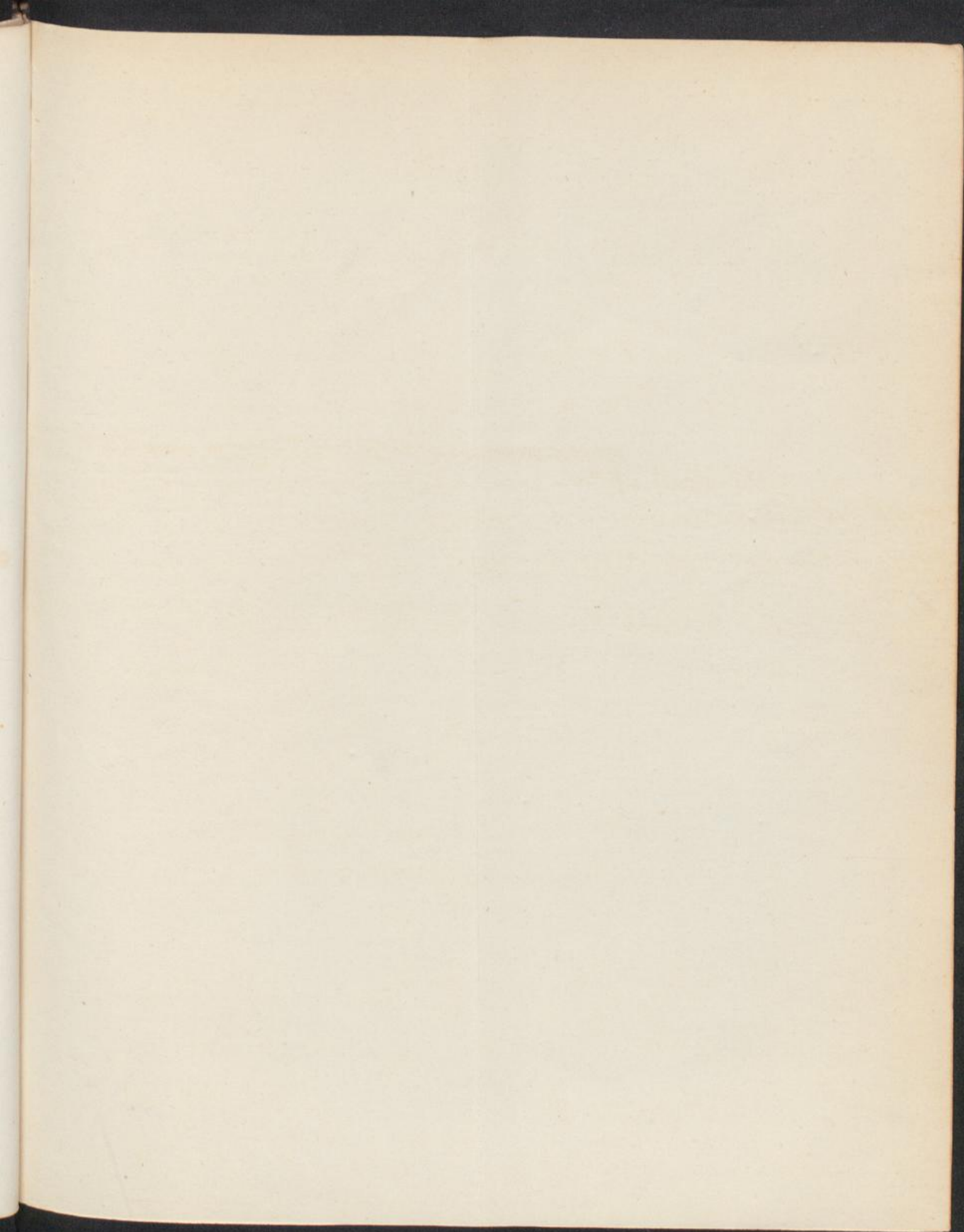
2. The second part of the paper is devoted to a  
discussion of the problem of the origin of the  
universe. It is shown that the problem is one of  
the most important in the history of science.

3. The third part of the paper is devoted to a  
discussion of the problem of the origin of the  
human race. It is shown that the problem is one  
of the most important in the history of science.

4. The fourth part of the paper is devoted to a  
discussion of the problem of the origin of the  
human mind. It is shown that the problem is one  
of the most important in the history of science.

5. The fifth part of the paper is devoted to a  
discussion of the problem of the origin of the  
human soul. It is shown that the problem is one  
of the most important in the history of science.







# CARTE DU CHEMIN DE FER DU NORD

## DE SES EMBRANCHEMENTS ET DES LIGNES EN CORRESPONDANCE.

