

1
(N^o 4)

TRAVAUX PUBLICS EN BELGIQUE.

CHEMINS DE FER ET ROUTES ORDINAIRES.

1830 — 1839.

RAPPORT PRÉSENTÉ AUX CHAMBRES LÉGISLATIVES,

LE 12 NOVEMBRE 1839,

PAR M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.



BRUXELLES,

V^e H. REMY, IMPRIMEUR DU ROI,
RUE NOTRE-DAME AUX NEIGES.

CHEMINS DE FER

ET ROUTES ORDINAIRES.

1830 - 1839.

SOMMAIRE DU RAPPORT.

SECTION I^{re}. — LIGNES DE CHEMINS DE FER DÉCRÉTÉES; TRAVAUX DE ROUTES ORDINAIRES AUTORISÉS.

SECTION II. — MESURES FINANCIÈRES.

SECTION III. — COMPTE-RENDU.

A. Chemins de fer. — Construction.

- § 1^{er}. Aperçu de ce qui est fait et de ce qui reste à faire.
- § 2. Marchés : mode d'entreprise des terrassements et travaux d'art.
- § 3. Rails et accessoires.
- § 4. Matériel d'exploitation : locomotives, voitures.
- § 5. Stations.
- § 6. Personnel.
- § 7. Acomptes payés durant l'hiver de 1838-1839, sur plusieurs marchés.
- § 8. Emploi des fonds votés par la législature.

B. Chemins de fer. — Exploitation.

- § 9. Administration.
- § 10. Dépenses d'exploitation.
- § 11. Recettes.

C. Routes ordinaires.

- § 12. Emploi des crédits des 6 et 2 millions et de l'excédant du produit des barrières depuis 1831.

SECTION IV. — RÉCAPITULATION.

SECTION I^{re},

LIGNES DE CHEMINS DE FER DÉCRÉTÉES; TRAVAUX DE ROUTES ORDINAIRES AUTORISÉS.

CHEMINS DE FER.

La proposition faite aux Chambres par le gouvernement, le 19 juin 1833, et qui a conduit à l'adoption de la loi du 1^{er} mai 1834, avait pour objet l'établissement d'un chemin de fer, partant de Malines et se dirigeant sur Verviers, par Louvain, Tirlemont et Liège, avec embranchements sur Bruxelles, Anvers et Ostende.

Le gouvernement se bornait à la demande de fonds pour la première partie de la route, comprenant la ligne de Malines à Verviers, ainsi que les embranchements sur Bruxelles et Anvers; l'exécution de la ligne d'Ostende, bien qu'arrêtée en principe, restant provisoirement ajournée.

Au projet du gouvernement, la section centrale de la Chambre des Représentants substitua un contre-projet, comprenant, comme extension et complément du système qui lui était proposé, une branche de Bruxelles aux frontières de France et le prolongement de la voie principale, de Verviers à la frontière de Prusse; il devait y avoir simultanéité d'exécution.

La loi du 1^{er} mai 1834, basée sur le contre-projet de la section centrale, porte qu'il sera établi dans le royaume, un système de chemins de fer, ayant pour point central Malines, et se dirigeant :

A l'est, vers la frontière de Prusse, par Louvain, Liège et Verviers ;

Au nord, sur Anvers ;

A l'ouest, sur Ostende par Termonde, Gand et Bruges, et

Au midi, sur Bruxelles et vers les frontières de France, par le Hainaut.

Les lignes ainsi décrétées en principe par la loi du 1^{er} mai 1834, et dont la législature a laissé au gouvernement le soin de déterminer le détail des tracés, présentent le développement suivant :

		LONGUEURS EN MÈTRES.	
		PAR SECTION.	PAR LIGNE.
LIGNE DE L'EST.	Section de Malines à Louvain	23,750	136,363
	Embranchement de la station de Louvain aux bassins du canal	943	
	Section de Louvain à Tirlemont	17,750	
	Id. de Tirlemont à Waremme	27,200	
	Id. de Waremme à Ans, près de Liège	18,900	
	Id. d'Ans à la Meuse (plans inclinés)	6,627	
	Branche à établir le long des quais de la Meuse à Liège (environ)	2,000	
	Pont sur la Meuse, au Val-Benoît	150	
	Section de la Meuse à Pepinster	20,043	
	Id. de Pepinster à Verviers	4,000	
LIGNE DU NORD.	Id. de Verviers à la frontière de Prusse (environ)	15,000	25,500
	Section de Malines à Anvers	23,500	
LIGNE DE L'OUEST.	Prolongement de la voie vers l'Escaut (environ)	2,000	127,111
	Section de Malines à Termonde	26,700	
	Id. de Termonde à Gand	30,500	
	Id. de Gand à Bruges	44,500	
	Id. de Bruges à Ostende	23,500	
LIGNE DU MIDI.	Station intérieure d'Ostende et prolongement de la voie jusqu'aux bassins	1,911	108,132
	Section de Malines à Bruxelles	20,300	
	Branche de raccordement de la nouvelle division de la station du Nord, à Bruxelles	2,010	
	Branche de raccordement entre les stations du nord et du midi, à Bruxelles	3,500	
	Section de Bruxelles à Tubize	20,265	
	Id. de Tubize à Soignies	17,106	
	Id. de Soignies à Mons	25,420	
	Id. de Mons à Quiévrain	19,531	397,106
	Total		

Ce qui correspond à $79 \frac{1}{2}$ lieues de 5,000 mètres.

En mai 1837, le gouvernement, pour faire droit à une réserve mise à la loi sur les concessions, proposa aux Chambres l'adjonction au système des chemins de fer, arrêtés par la loi du 1^{er} mai 1834, de la ligne de Gand à la frontière de France, par Courtray, avec embranchement sur Tournay.

Cette proposition conduisit à l'adoption de la loi du 26 mai 1837, qui décrète :

D'abord, le chemin de fer de Gand à la frontière de France et à Tournay, par Courtray, conformément à la proposition du gouvernement, et,

En second lieu, par extension de la proposition du gouvernement, les branches :

De Namur,

Du Limbourg

Et du Luxembourg,

avec cette réserve que, pour le Luxembourg, le tracé sera fixé par une loi ultérieure.

Les lignes décrétées par la loi du 26 mai 1837, présentent le développement suivant :

LONGUEURS EN MÈTRES.		
	PAR SECTION.	PAR LIGNE.
<i>Ligne de Gand à la frontière de France et à Tournay par Courtray.</i>		
Section de Gand à Deynze-Petegem	15,274	75,100
Id. de Deynze-Petegem à Courtray.	26,615	
Id. de Courtray par Mouscron à la frontière de France	15,299	
Id. de Tournay à la frontière	17,912	
<i>Ligne de Namur.</i>		
Jonction de la station de Namur avec la Meuse	1,574	66,074
Section de Namur à Mornimont	14,500	
Id. de Mornimont à Braine-le-Comte	50,000	
<i>Ligne du Limbourg.</i>		
Section de Landen à St-Trond.	10,802	10,802
Total.		151,976

Ce qui correspond à $30 \frac{1}{2}$ lieues de 5,000 mètres, non compris l'embranchement du Luxembourg.

Récapitulation des lignes décrétées.

Loi du 1 ^{er} mai 1834	397,106 mètres.
Loi du 26 mai 1837	151,976 »
Total	<u>549,082</u> »

Ou, en nombre rond, 110 lieues de 5,000 mètres.

ROUTES.

Pour les chemins de fer, ainsi qu'on l'a vu, les lignes sont spécialement décrétées par la législature ; le chiffre de la dépense restant toutefois indéterminé.

Pour les routes, on a déterminé un chiffre de dépense, sans indiquer de lignes.

Deux crédits ont été ouverts pour les routes :

1 ^o Loi du 2 mai 1836	fr. 6,000,000
2 ^o Loi du 1 ^{er} juin 1838	<u>2,000,000</u>
Total	8,000,000

Ces crédits sont mis à la disposition du gouvernement, indépendamment de l'excédant annuel du produit des barrières.

SECTION II.**MESURES FINANCIÈRES.**

Deux emprunts affectés aux travaux publics et destinés, pour la majeure partie, à faire face aux dépenses de l'établissement des chemins de fer, ont été successivement votés et négociés.

Ce sont :

1^o L'emprunt de 30 millions (loi du 18 juin 1836).

2^o L'emprunt de 37 millions (loi du 25 mai 1838).

A ces mesures financières définitives, viennent se joindre, comme moyens transitoires, deux émissions de bons du trésor, de dix millions chacune, et autorisées :

La 1^{re}, par la loi du 1^{er} mai 1834 ;

La 2^e, par la loi du 12 novembre 1837.

Antérieurement au vote de l'emprunt de 30 millions (loi du 18 juin 1836), la législature avait ouvert au gouvernement trois crédits extraordinaires, pour les travaux publics, savoir :

1^o Un crédit de 10 millions pour les chemins de fer (loi du 1^{er} mai 1834), à couvrir par une émission de bons du trésor ;

2^o Un crédit de fr. 1,490,000, pour la reprise de la concession de la Sambre (loi du 26 septembre 1835), également à couvrir par une émission de bons du trésor ;

3^o Un crédit de 6 millions, pour pourvoir à la construction des routes pavées et ferrées (loi du 2 mai 1836). Le montant de ce crédit devait être couvert au moyen d'un emprunt, à régler ultérieurement par une loi, et dont les intérêts et l'amortissement seraient prélevés sur l'excédant du produit des barrières.

Dans cet état de choses il fallait :

1^o Pourvoir au remboursement des 10 millions de bons du trésor, émis pour les chemins de fer ;

2^o Faire des fonds pour la continuation des travaux du chemin de fer ;

3^o Pourvoir au remboursement des fr. 1,490,000 de bons du trésor, émis pour la Sambre ;

4^o Faire des fonds pour un million encore dû, à échéances successives, du chef de la reprise de la concession de la Sambre ;

5^o Autoriser un emprunt pour les routes, en exécution de la loi du 2 mai 1836.

L'emprunt de 30 millions a été affecté à ces besoins de natures diverses.

La loi du 18 juin 1836 autorise le gouvernement à emprunter jusqu'à concurrence d'un capital nominal de 30 millions.

Elle porte que le capital effectif à provenir de la négociation de l'emprunt sera spécialement affecté :

1^o Au remboursement successif des bons du trésor, émis pour la construction du chemin de fer, en vertu de la loi du 1^{er} mai 1834 (10 millions);

2^o Au remboursement, à échéance, des fr. 1,490,000 de bons du trésor émis pour la reprise de la concession de la Sambre, et au paiement du million encore dû pour le même objet;

Et 3^o, jusqu'au complément du capital effectif, à la construction des routes nouvelles (6 millions. — Loi du 2 mai 1836), et à la continuation de l'exécution du chemin de fer (loi du 1^{er} mai 1834).

Un arrêté royal du 5 juillet 1836, rendu en exécution de la loi du 18 juin précédent, pour déterminer les conditions de l'emprunt, a statué (art. 7) que les obligations de l'emprunt seraient offertes au prix de fr. 92 pour fr. 4 de rente, c'est-à-dire, fr. 92 pour fr. 100 de capital nominal.

A ce taux d'émission, le capital nominal de 30 millions correspondait à un capital effectif de fr. 27,600,000 00

Après déduction des frais de l'emprunt, ou 235,836 26

Ce capital effectif s'est trouvé réduit à fr. 27,364,163 74

Mais, ainsi qu'on l'a vu, il y avait encore à déduire de cette somme, certains remboursements et certaines dépenses, savoir :

1^o Le remboursement des bons du trésor, émis en vertu de la loi du 1^{er} mai 1834 fr. 10,000,000 00

2^o Les dépenses résultant de la reprise de la concession de la Sambre, tant en remboursements de bons du trésor, qu'en paiements restant à faire 2,490,000 00

12,490,000 00

Il s'ensuit que l'emprunt de 30 millions (loi du 18 juin 1836) n'a produit, en ressources nouvelles pour les deux services des chemins de fer et des routes, qu'une somme de fr. 14,874,163 74

Le gouvernement, usant de la latitude que lui donnait la loi, a réparti cette somme, eu égard aux besoins respectifs des deux services, de la manière suivante :

Les routes fr. 350,000 00

Les chemins de fer 14,524,163 74

Total égal 14,874,163 74

A la loi du 18 juin 1836 a succédé une seconde loi qui ouvre au gouvernement un crédit commun pour les chemins de fer et les routes : c'est la loi du 12 novembre 1837.

Cette loi porte qu'il est ouvert au gouvernement un crédit de 10 millions, à couvrir, au fur et à mesure des besoins, par des émissions de bons du trésor, et dont l'emploi doit se faire dans la proportion des besoins respectifs des travaux du chemin de fer et des routes.

La loi du 12 novembre 1837, comme celle du 18 juin 1836, laissait au gouvernement le soin de faire la répartition des fonds entre les deux services.

Le gouvernement s'est arrêté à la répartition suivante :

Les routes	fr. 933,551 43
Les chemins de fer.	9,066,448 57
Total	fr. 10,000,000 00

La dernière mesure financière qu'il nous reste à citer, est l'emprunt de 37 millions.

Une loi du 25 mai 1838 a autorisé le gouvernement à emprunter jusqu'à concurrence d'un capital nominal de 37 millions de francs, à un intérêt de $4\frac{1}{2}$ p. %, ou à un intérêt moindre, avec augmentation relative du capital nominal.

Par contrat passé le 21 juin 1838, entre M. le ministre des finances et MM. De Rothschild frères, à Paris, cet emprunt a été contracté à l'intérêt de 3 p. %, au capital nominal de fr. 50,850,800, donnant un capital effectif, commission déduite, de , fr. 36,104,068 00

Le chiffre exact des frais de cet emprunt ne pourra être connu qu'au 6 février 1840, époque du dernier versement à faire par MM. De Rothschild. Au mois de juin dernier, les frais constatés s'élevaient à fr. 237,868-64; ceux qui restaient à faire étaient évalués, à la même époque, à fr. 220,000, soit ensemble 457,868 64

L'emprunt aura donc produit, déduction faite des frais. 35,646,199 36

L'emprunt étant affecté, en premier lieu, au remboursement des bons du trésor, créés en vertu de la loi du 12 novembre 1837, soit 10,000,000 00

Il s'ensuit qu'il n'a mis, à la date où la loi a été rendue, à la disposition du département des travaux publics, pour les chemins de fer et les routes, que fr. 25,646,199 36

Cette somme a été répartie de la manière suivante :

Les routes	fr. 2,577,225 88
Les chemins de fer	23,068,973 48
Total égal	25,646,199 36

Les résultats des différentes mesures financières énumérées ci-dessus, peu-

vent, quant aux ressources créées pour les routes et les chemins de fer, se résumer de la manière suivante :

	ROUTES.	CHEMINS DE FER.
Loi du 1 ^{er} mai 1834 (bons du trésor) . .	fr. »	10,000,000 00
Loi du 18 juin 1836 (emprunt)	350,000 00	14,524,163 74
Loi du 12 novemb. 1837 (bons du trésor)	933,551 43	9,066,448 57
Loi du 25 mai 1838 (emprunt)	2,577,225 88	23,068,973 48
Totaux par services	3,860,777 31	56,659,585 79
Total général	fr. 60,520,363 10	

Jusqu'à la fin de 1836, les frais d'exploitation du chemin de fer avaient été prélevées sur le fonds de construction.

A partir de 1837, une allocation a été portée pour cet objet au budget ordinaire du département des travaux publics.

Cette allocation s'est élevée :

Pour 1837, à	fr. 1,345,000
Pour 1838, à	3,090,000
Pour 1839, à	3,090,000
Total pour les trois exercices	fr. 7,525,000

SECTION III.

COMPTE-RENDU.

A. Chemins de fer. — Construction.

§ 1^{er}.

Aperçu de ce qui est fait et de ce qui reste à faire.

Afin de faire connaître, d'une manière sommaire et facilement appréciable, le degré d'avancement des travaux du chemin de fer, il a paru convenable de dresser le tableau suivant, indiquant, section par section :

- 1° La longueur des lignes décrétées ;
- 2° La longueur des lignes livrées à la circulation ;
- 3° La longueur des lignes en cours d'exécution ;
- 4° La longueur des lignes restant à exécuter, c'est-à-dire, sur lesquelles les travaux ne sont pas encore commencés.

SITUATION DES TRAVAUX

Loi du 1^{er} mai 1834.

		DÉCRÉTÉ.	
		LONGUEUR EN MÈTRES.	
		PAR SECTION.	PAR LIGNÉ.
<i>Ligne de l'Est</i>	Section de Malines à Louvain	23,750	136,363
	Embranchement de la station de Louvain aux bassins du canal	943	
	Section de Louvain à Tirlemont	17,750	
	Id. de Tirlemont à Waremmes	27,200	
	Id. de Waremmes à Ans, près de Liège	18,900	
	Id. d'Ans à la Meuse (plans inclinés)	6,627	
	Branche à établir le long des quais de la Meuse à Liège (environ).	2,000	
	Pont sur la Meuse au Val-Benoît	150	
	Section de la Meuse à Pepinster	20,043	
	Id. de Pepinster à Verviers	4,000	
<i>Ligne du Nord</i>	Id. de Verviers à la frontière de Prusse (environ)	15,000	25,500
	Section de Malines à Anvers	23,500	
<i>Ligne de l'Ouest</i>	Prolongement de la voie vers l'Escaut (environ).	2,000	127,111
	Section de Malines à Termonde	26,700	
	Id. de Termonde à Gand	30,500	
	Id. de Gand à Bruges	44,500	
	Id. de Bruges à Ostende	23,500	
	Station intérieure d'Ostende et prolongement de la voie jusqu'aux bassins	1,911	
<i>Ligne du Midi</i>	Section de Malines à Bruxelles	20,300	108,132
	Branche de raccordement de la nouvelle division de la station du Nord à Bruxelles	2,010	
	Branche de raccordement entre la station du Nord et du Midi à Bruxelles	3,500	
	Section de Bruxelles à Tubize	20,265	
	Id. de Tubize à Soignies	17,106	
	Id. de Soignies à Mons	25,420	
	Id. de Mons à Quiévrain	19,531	
TOTAUX		397,106	

Loi du 26 mai 1837.

<i>Ligne de Gand à la frontière de France et à Tournay, par Courtray.</i>	Section de Gand à Deynze-Petegem	(f) 15,274	75,100
	Id. de Deynze-Petegem à Courtray	26,615	
	Id. de Courtray à la frontière de France	15,299	
	Id. de Tournay à la frontière	17,912	
<i>Ligne de Namur</i>	Embranchement de la Meuse à la station de Namur	1,574	66,074
	Section de Namur à Mornimont	14,500	
	Id. de Mornimont à Braine-le-Comte	50,000	
<i>Ligne du Limbourg.</i>	Section de Landen à St-Trond	10,802	10,802
<i>Embranchement du Luxembourg (pour mémoire)</i>			
TOTAUX		151,976	

RÉCAPITULATION.

Loi du 1 ^{er} mai 1834	397,106
Loi du 26 mai 1837	151,976
TOTAUX GÉNÉRAUX	549,082

DU CHEMIN DE FER.

LIVRÉ A LA CIRCULATION.		EN COURS D'EXÉCUTION.		RESTANT A EXÉCUTER.		OBSERVATIONS.				
LONGUEUR EN MÈTRES.		LONGUEUR EN MÈTRES.		LONGUEUR EN MÈTRES.						
PAR SECTION.	PAR LIGNE.	PAR SECTION.	PAR LIGNE.	PAR SECTION.	PAR LIGNE.					
23,750 17,750 27,200 18,900 " " " "	87,600	" " " 6,672 150 " "	6,777	(a) 943 " " 2,000 (b) 20,043 4,000 15,000	41,986	(a) L'adjudication aura lieu le 20 novembre 1839. Mais la jonction, qui en fait l'objet, est considérée comme insuffisante par les autorités locales. (b) L'adjudication aura lieu le 20 novembre 1839.				
23,500 " 26,700 30,500 44,500 23,500 " 20,300 " " "		23,500		" " " 1,911 " " (c) 20,265 "			" 2,000 " 3,500 (d) 17,106 (e) 23,420 19,531	2,000	(c) Les travaux de cette section sont presque achevés. (d) Les travaux viennent d'être adjugés, de Tubize a Hennuyères, sur une longueur de 5,783 mètr. (e) L'adjudication aura lieu le 18 décembre 1839, pour la partie de Soignies à Jurbize, sur une longueur de 13,269 mètr.	
.....		256,600					28,953			111,553
15,274 26,615 " " " " 10,802		41,889		" " " 14,500 " "			14,500	" 15,299 17,912 1,574 50,000 "		51,574	(f) La longueur de la section est de 17,175 mètr., en y comprenant une partie de 1,901 mètr. commune aux sections de Gand à Deynze et de Gand à Bruges.
.....	52,691		.....	14,500	.....	84,785				
.....	256,600 52,691		.....	28,953 14,500	.....	111,553 84,785				
.....	309,291		.....	43,453	.....	196,338				

Il résulte de ce tableau que, sur les 549 kilomètres (110 lieues) de lignes décrétées en mai 1834 et en mai 1837, 309 kilomètres, ou 62 lieues, sont déjà en pleine exploitation.

Il est en outre à remarquer :

1° Que les travaux en cours d'exécution, pour le moment, sur une longueur de $43\frac{1}{2}$ kilomètres, comprennent la construction de la station intérieure d'Ostende, l'établissement des plans inclinés de Liège, le grand pont sur la Meuse et l'achèvement de la section de Bruxelles à Tubize;

2° Que presque toutes les études définitives sont faites, pour le restant des lignes décrétées; que la plupart des grandes questions, causes de retards, sont décidées; que de nouvelles adjudications sont annoncées ou vont l'être; l'une des plus importantes, celle de la ligne de la Meuse à Pepinster est fixée au 20 novembre et sera immédiatement suivie de celle de la ligne de Pepinster à la frontière de Prusse.

§ 2.

Marchés ; mode d'entreprise des terrassements et ouvrages d'art.

La première question qui s'est présentée, en 1834, lorsqu'il s'est agi de l'exécution, est celle de savoir si l'on adjudgerait les sections du chemin de fer, comme cela a lieu ordinairement pour les sections de route, en une seule entreprise, comprenant la fourniture de tous les matériaux et leur mise en œuvre.

Cette question a été résolue négativement ; l'on a, en conséquence, subdivisé chaque section (main-d'œuvre et matériaux), en plusieurs entreprises distinctes et l'on a passé des marchés séparés :

Pour les terrassements et ouvrages d'art ;

Pour la fourniture des billes de support ;

Pour les fers du rail-way (rails, coussinets, chevilles et clavettes) ;

Pour la pose et la fondation du rail-way.

Quelquefois même les entreprises de ce dernier genre ont été subdivisées, le gouvernement fournissant le sable ou le gravier.

Les terrassements et ouvrages d'art ont été adjudés d'abord sur bordereau de prix et ensuite par marchés en bloc et à forfait.

Les billes de fondation ont été adjudées par marchés en bloc, comprenant 1,000, 2,000 et quelquefois 3,000 pièces.

Les fers ont été donnés en entreprise, dans le principe, par quantités assez considérables (1,000 ou 2,000 tonneaux par exemple), et, ensuite, par quantités moindres.

Dans chaque marché de fers, on a compris, dans le principe, les coussinets, les chevilles et clavettes. (*Voir le § 3.*)

Les prix ont été déterminés par tonneau de 1,000 kilog. pour le fer étiré (rails), le fer de fonte (coussinets) et le fer forgé (chevilles et clavettes).

La division en entreprises séparées, d'après les distinctions qui viennent d'être indiquées, a été généralement conservée jusqu'à présent.

Mais les conditions des entreprises de terrassements et ouvrages d'art se sont modifiées.

Dans le principe, les adjudications de travaux de cette espèce ont dû se faire sur de simples avant-projets et au bordereau de prix ; on mettait en adjudication, non les ouvrages à faire, mais la série de prix qui devait servir à en établir le décompte ; la moindre soumission résultait de l'application des prix de chaque concurrent aux quantités présumées des avant-projets, quantités tenues secrètes pour les premières adjudications, et rendues publiques pour les suivantes.

Cette marche fut modifiée d'abord :

1° En ce que les projets furent complètement étudiés et arrêtés préalablement à l'adjudication, ce qui permettait de préciser davantage les travaux à faire ;

2° En ce que l'administration établissait elle-même une série de prix, sur laquelle les rabais de l'adjudication devaient porter uniformément, par quotités de 1, 2, 3, etc., pour cent. C'est ce rabais sur l'ensemble des prix de l'administration, qui indiquait le moindre soumissionnaire.

Les travaux des deux sections, de Gand à Courtray, ont été adjugés d'après ce dernier principe.

L'expérience acquise, tant par l'administration que par les entrepreneurs, permettait d'aller plus loin encore, en substituant au marché à bordereau de prix le marché en bloc.

Toutefois, en revenant à ce système, depuis long-temps en usage pour les travaux ordinaires des ponts et chaussées, j'y ai introduit une modification importante, qui consiste à conserver le bordereau de prix comme mode exceptionnel de règlement de compte, applicable aux quantités en plus ou en moins, à résulter éventuellement de modifications dont l'opportunité serait reconnue durant l'exécution, et *qu'il appartient au ministre seul d'ordonner*.

Ce système exige la formation préalable de tous les plans d'exécution et la description complète des ouvrages.

Il nécessite, de la part de l'entrepreneur, l'obligation d'exécuter les travaux décrits, pour un prix en bloc, déterminé à l'avance d'une manière invariable, l'entrepreneur étant censé s'être assuré de l'exactitude des indications du cahier des charges, au moyen de vérifications locales, de calculs et de l'étude des plans.

Toutes quantités en plus ou en moins, à résulter de l'exécution des travaux décrits, ne donnent lieu à aucun règlement de compte, ni au profit de l'État, ni au profit de l'entrepreneur.

Indépendamment de deux cautions personnelles, qui s'engagent solidairement comme entrepreneurs principaux, les cahiers des charges exigent un cautionnement réel, en numéraire, en bons du trésor ou en obligations des emprunts nationaux.

Il a paru enfin nécessaire de réserver à l'administration une grande latitude en ce qui concerne l'approbation de l'adjudication. Il est généralement stipulé que le ministre n'est pas tenu de motiver le choix qu'il fait entre les concurrents à l'adjudication, qu'il lui est loisible d'écarter les soumissions les plus basses et d'adopter de préférence une soumission dont les prix seraient plus élevés; latitude toutefois dont il faut user sobrement.

Le tableau suivant, n° II, fait connaître les entreprises qui ont été adjugées d'après ces principes et donne l'indication comparative des estimations et des prix auxquels les travaux ont été entrepris.

L'on a obtenu, en moyenne, un rabais d'environ 9 p. % sur les estimations des projets définitifs.

On voit que ces résultats sont très satisfaisants; nous devons ajouter que ces travaux s'exécutent avec la plus parfaite régularité, grâce à l'espèce de préscience qui caractérise des cahiers des charges rédigés à la suite des plus minutieuses études.

CAHIER DES CHARGES.		INDICATION DE L'ENTREPRISE.	MONTANT	MONTANT	ADJUDICATAIRES.
N°	APPROUVÉ LE		DE L'ESTIMATION.	DE L'ENTREPRISE.	
•	2 février 1838.	Terrassements, de Forest à Tubize, section de Bruxelles à Tubize . . .	123,295 48	112,198 88	N. Deltenre.
•	23 mai 1838.	Terrassements et ouvrages d'art de la section de Landen à St-Trond . . .	366,120 87	344,345 00	P. Schaken.
•	12 novembre 1838.	Terrassements et travaux d'art de la section d'Ans à la Meuse	1,335,282 43	1,184,063 85	H. Borguet.
3	5 janvier 1839.	Terrassements et ouvrages d'art, de Lembeek à Tubize, section de Bruxelles à Tubize	177,700 69	177,700 69	Deltenre, Dupont et Guilmot.
4	10 janvier 1839.	Construction d'un pont sur la Meuse au Val-Benoît	1,155,000 00	1,019,000 00	M. Franck.
11	13 janvier 1839.	Terrassements et ouvrages d'art, depuis le pavé du Nieuwe Molén jusqu'à Forest, section de Bruxelles à Tubize.	56,561 17	58,700 00	Van Overbeke.
21	9 mars 1839.	Terrassements et travaux d'art de la section de Namur à Mornimont . .	576,925 20	528,679 00	P. Schaken.
22	9 mars 1839.	Travaux de pose du railway (voie principale), sur la section de Deynze-Petegem à Courtray	444,900 00	414,000 00	B. Parent.
31	4 avril 1839.	Travaux de pose de la voie d'évitement, de Malines à Cappelle et de Malines à Haegt.	236,000 00	189,050 00	Jacobs - Danhieux et Blomme.
33	6 avril 1839.	Travaux de clôture de la station des Bogards; construction de murs de soutènement.	52,053 04	54,900 00	Belot.
38	20 avril 1839.	Travaux de pose du rail-way (voie principale) sur la section de Gand à Deynze-Petegem	172,300 00	168,854 00	B. Parent.
39	20 avril 1839.	Fourniture de 12,000 mètr. cubes de sable, pour les travaux de pose du rail-way, sur la section de Gand à Courtray	163,200 00	117,500 00	R. De Boom.
48	2 mai 1839.	Terrassements et ouvrages d'art de la branche destinée à pénétrer dans la ville d'Ostende	181,348 18	196,000 00	J.-F. Bogaert.
54	16 mai 1839.	Terrassements des lacunes, ouvrages d'art, dérivations de la Sambre, etc., à exécuter sur la section de Namur à Mornimont	449,036 89	510,000 00	P. Schaken.
66	7 juin 1839.	Achèvement du remblai de la station des Bogards	116,148 18	107,980 00	Machiels.
70	10 juin 1839.	Terrassements et ouvrages d'art pour le parachèvement des sections de Tirlemont à Ans	746,073 61	647,000 00	Beaulieu.
87	15 juillet 1839.	Construction d'un mur d'enceinte à l'est de la station des Bogards . .	31,445 54	26,945 00	Belot.
97	20 juillet 1839.	Travaux de pose de la voie d'évitement, de Termonde à Buggenhout, de Termonde à Audeghem et de Gand à Melle.	171,482 60	156,139 00	R. De Boom.
119	9 octobre 1839.	Terrassements et ouvrages d'art de la section de Tubize à Hennuyères . .	374,751 79	299,000 00	E. Riche.
			6,929,625 67	6,312,055 42	

§ 3.

Rails et accessoires.

Les rails mis en œuvre au chemin de fer sont de deux modèles :

- 1^o Rails subondulés ;
- 2^o Rails parallèles.

Rails subondulés.

Les barres de 4^m,57 de longueur, sont divisées en cinq portées, chacune de 0^m,914 (un *yard*).

Dans leur avant-projet (*Mémoire* de 1833), MM. Simons et De Ridder annonçaient l'intention de faire usage de barres de 35 livres (17 kilog. par mètr. courant), le prix des rails étant à cette époque présumé devoir être de 400 fr. par tonneau.

Ce prix n'ayant pas été atteint, le poids a pu être proportionnellement augmenté.

Pour la première adjudication, la fourniture, divisée en deux lots, comprenait des barres de 80 et de 90 kilog. (17.50 et 19.70 par mètre courant d'ornière); aux adjudications suivantes, le modèle de 80 kilog. fut abandonné; depuis la fin de 1836, le poids est porté à 98 kilog. par barre, c'est-à-dire à 21.70 kilog. par mètre courant d'ornière.

Le poids des coussinets a suivi la même progression.

Dans le cahier des charges, pour la première adjudication en 1834, il était réglé ainsi qu'il suit :

	Coussinets d'about.	Coussinets intermédiaires.
Pour les barres de 80 kilog.	6.33	5.66
Id. de 90 id.	7.25	6.33

En 1835, pour une adjudication comprenant exclusivement des barres de 90 kilog., le poids des coussinets fut porté à 7.40, pour les grands, et à 6.80, pour les petits.

Il fut enfin porté à 9.25, pour les grands, et à 7.50, pour les petits.

Rails parallèles.

Sur la proposition des ingénieurs chargés de l'établissement des lignes de Gand vers Lille et Tournay, et de Bruxelles vers Mons et Namur, le département des travaux publics adopta, pour ces lignes, l'emploi de rails parallèles. En Angleterre, d'ailleurs, il n'est pas rare de trouver, sur la même ligne, les deux sortes de rails.

On emploie les rails parallèles, de même que les rails subondulés, par longueurs de cinq portées, et, de même, on tolère de 2 à 3 pour cent de rails de quatre portées et autant de rails de 6 portées.

ÉTAT DE SITUATION DES FOURNITURES DE RAILS ET ACCESSOIRES,

Par ordre de date des approbations d'entreprises.

DÉSIGNATION DES MARCHÉS.										QUANTITÉS ET VALEURS FOURNIES.										DÉSIGNATION DE L'EMPLOI.										Observations.			
DIRECTION CRÉÉE DE LA RÉCEPTION, ET EMPLOI.	DATE DE L'APPROBATION.	NOMS DES ENTREPRENEURS.	CARTIER DES CHARGES EXISTANT DE VIEUX A L'ENTREPRENEUR.		OBJET DES MARCHÉS.						POIDS FOURNI.		MONTANT TOTAL		DATE DE DÉSIGNATION DE PAIEMENT.	SECTIONS LIVRÉES A L'EXPLOITATION.					SECTIONS EN COURS D'EXÉCUTION.												
			DATE DE CARTIER DES CHARGES.	ESPACE DE RAIL.	RAILS.		COUSSINETS.		CHEVILLES ET CLAVETTES.		RAILS.	COUSSINETS.	CHEVILLES ET CLAVETTES.	DES PAIEMENTS MONTANT JUSQU'À LA DATE DU 30 SEPT. 1839.		DES PAIEMENTS MONTANT JUSQU'À LA DATE DU 30 SEPT. 1839.	QUANTITÉ RAILS FOURNIS.	VOLUME TOTAL T COMPTÉ DES ACCROISSEMENTS.	NOMBRE DE KILOMÈTRES SERRÉS VOIE.	DÉSIGNATION DES SECTIONS.	QUANTITÉ RAILS FOURNIS.	VOLUME TOTAL T COMPTÉ DES ACCROISSEMENTS.	NOMBRE DE KILOMÈTRES SERRÉS VOIE.	DÉSIGNATION DES SECTIONS.									
					QUANTITÉ.	PAIL.	QUANTITÉ.	PAIL.	QUANTITÉ.	PAIL.																							
1	S. et DR.	1834. 13 mai.	Cordonnet C ^e , de Cuvilly.		10	4.57	200	4.11	14							239,000			60,792 00	60,792 00	26 décembre 1834. S. et DR.	1,989	60,792	50		Bruxelles et Anvers.	1,989	60,792	50				
2	Id.	22 juillet.	Cockerill, de Seraing.	25 juin 1834 (1 ^{re} lot).	90	4.57	2,000	4.360 00	725	4.255 00	100	4.550 00	1,989,229	756,211	104,503	966,432 90	966,432 90	23 juillet 1836. S. et DR.	1,989	966,432	50					Diverses actuellement en exploitation.							
3	Id.	22 juillet.	Dupont, du Fayt.	Id. (2 ^e lot).	80	4.57	2,000	4.360 00	725	4.255 00	110	4.550 00	1,697,532	688,267	88,309	837,621 76	837,621 76	22 octobre 1836. S. et DR.	1,697	837,622	48					Id.							
4	Id.	1835. 24 juin.	Cockerill.	12 mars 1835, modifié.	99	4.57	4,000	de 370 00 à 380 00	p. m.	de 255 00 à 265 00	p. m.	de 593 00 à 603 00	3,163,813	1,274,737	107,686	1,559,961 30	1,459,847 73	7 septembre 1839, et 4 septembre 1839. S. et DR.	2,323	1,185,100	53					Molins et Tournay, et, en grande partie, dans l'intérieur des stations. Diverses sections en exploitat.	841	374,861	191		Ans à la frontière de Prusse.	(c) Les livraisons effectuées sont arrêtées, pour l'ingénieur S., dans l'état de réception n° 46, du 30 septembre 1839, et, pour l'ingénieur M., à l'état de réception n° 7, du 4 septembre 1839.	
5	Id.	1836. 4 juillet.	Cockerill.	Id.	99	4.57	2,000	de 440 00 à 450 00	p. m.	de 315 00 à 325 00	p. m.	de 730 00 à 740 00	2,078,102	886,677	112,504	1,284,998 52	1,284,998 52	13 juillet 1839. S. et M.	2,078	1,284,999	48					Id.							
6	Id.	26 octobre.	Dupont.	25 juin 1834.						150	4.325 00	60	4.730 00		165,304	50,293	87,187 70		23 novembre 1836. S. et DR.						Id.								
7	DR.	1837. 13 janvier.	Henard, de Couillet.	16 août 1836.	99	4.57	1,000	de 440 00 à 455 00	p. m.	de 350 00 à 365 00	p. m.	de 720 00 à 730 00	1,000,552	389,531	46,344	631,449 22	631,449 22	8 juin 1839. N.	1,000	631,449	23					Id.							
8	S.	20 janvier.	Lamarche, d'Ougrée.	Id.	99	4.57	1,000	de 440 00 à 457 50	p. m.	de 354 50 à 367 50	p. m.	de 724 50 à 737 50	882,553	366,837	45,212	638,183 27	638,183 27	8 janvier 1839. S.	882	668,369	201					Id.							
9	DR.	27 février.	Cockerill.	Id.	99	4.57	1,000	4.455 00	p. m.	4.365 00	p. m.	4.740 00	1,007,379	527,896	64,833	690,696 39	690,696 39	24 avril 1838. DR.	1,007	690,696	23					Id.							
10	Id.	25 juillet.	Henard.	Id.	99	4.57	500	de 420 00 à 430 00	p. m.	de 330 00 à 340 00	p. m.	de 740 00 à 750 00	500,162	189,806	18,728	287,227 18	287,227 18	8 mars 1839. N.	500	287,227	111					Id.							
11	Id.	5 octobre.	De Dorlodot, d'Aco.	Id.	99	4.57	500	de 420 00 à 430 00	p. m.	de 330 00 à 340 00	p. m.	de 740 00 à 750 00	499,833	195,461	22,193	295,684 40	295,684 40	11 juin 1838. DR.	499	295,684	111					Id.							
12	S.	6 novembre.	Cockerill.	Id.	99	4.57	200	de 420 00 à 424 50	p. m.	de 334 50 à 339 50	p. m.	de 731 50 à 736 50	200,395	90,836	6,808	120,452 80	120,452 80	5 juillet 1838. S.							200	120,453	41		Ans à la frontière de Prusse.				
13	Id.	6 novembre.	Lamarche.	Id.	99	4.57	200	de 420 00 à 424 50	p. m.	de 334 50 à 339 50	p. m.	de 731 50 à 736 50	200,478	88,218	10,360	121,037 06	121,037 06	8 janvier 1839. S.							200	121,037	41		Id.				
14	Id.	6 novembre.	De Dorlodot.	Id.	99	4.57	200	de 420 00 à 424 50	p. m.	de 330 00 à 335 00	p. m.	de 730 00 à 735 00	200,341	79,089	8,722	116,609 63	116,609 63	10 juillet 1839. S.	200	116,609	41					Bruxelles et Malines.							
15	Id.	6 novembre.	Henard.	Id.	99	4.57	200	de 420 00 à 424 50	p. m.	de 330 00 à 335 00	p. m.	de 730 00 à 735 00	200,270	78,239	8,833	122,026 84	122,026 84	21 mars 1839. N.	514	298,249	10					Id.							
16	DR.	20 décembre.	De Dorlodot.	Id.	99	4.57	200	de 418 00 à 422 00	p. m.	de 324 00 à 328 00	p. m.	de 704 00 à 708 00	200,028	78,239	8,833	122,026 84	122,026 84	16 janvier 1839. N.	200	122,027	41					Sections en exploitation.							
17	Id.	1838. 26 mars.	Lamarche.	Id.	99	4.57	500	de 418 00 à 426 00	p. m.	de 328 00 à 336 00	p. m.	de 708 00 à 716 00	500,587	200,280	24,825	297,448 27	297,448 27	4 mars 1839. N.	505	297,445	111					Id.							
18	Id.	Id.	Henard.	Id.	99	4.57	500	de 418 00 à 422 00	p. m.	de 324 00 à 328 00	p. m.	de 704 00 à 708 00	499,953	190,521	22,440	286,234 57	286,234 57	19 janvier 1839. N.	500	286,235	111					Id.							
19	Id.	Id.	De Dorlodot.	Id.	99	4.57	500	de 418 00 à 422 00	p. m.	de 324 00 à 328 00	p. m.	de 704 00 à 708 00	500,144	194,856	22,336	289,073 99	289,073 99	16 janvier 1839. N.	500	289,074	111					Id.							
20	V.	2 mai.	Cockerill.	Id.	99	4.57	480	de 413 00 à 419 50	p. m.	de 291 00 à 302 00	p. m.	de 692 00 à 703 00	480,051	193,749	21,772	268,639 99	243,831 70	5 avril 1839. V.	480	268,640	11					Landen et St-Trond.							
21	DR.	9 mai.	Marcellis, de Liège.	Id.														5,773 75	5,773 75	31 octobre 1838. V.		5,774			Sections en exploitation.								
22	Id.	30 juin.	De Dorlodot.	Id.	99	4.57	200	de 400 00 à 410 00	p. m.	de 300 00 à 310 00	p. m.	de 600 00 à 610 00	201,394	78,629	8,822	113,122 63	113,122 63	14 février 1839. N.	201	113,123	41					Id.							
23	Id.	Id.	Henard.	Id.	99	4.57	200	de 400 00 à 410 00	p. m.	de 300 00 à 310 00	p. m.	de 600 00 à 610 00	199,892	80,350	9,242	113,334 32	113,334 32	8 mars 1839. N.	200	113,334	41					Id.							
24	Id.	4 juillet.	Lamarche.	Id.	99	4.57	200	de 400 00 à 410 00	p. m.	de 300 00 à 310 00	p. m.	de 600 00 à 610 00	201,430	85,408	9,657	118,921 75	118,921 75	16 avril 1839. N.	201	118,922	41					Id.							
25	N.	12 septembre.	Henard.	14 août 1838.	125	5.00	490	4.340 00	p. m.	4.250 00	p. m.	4.600 00	489,500	205,178	20,027	229,743 76	201,025 79	31 mai 1839. N.	489	229,744	91					Gand et Courtray.							
26	Id.	Id.	De Dorlodot.	Id.	125	5.00	360	4.340 00	p. m.	4.250 00	p. m.	4.600 00	356,822	150,789	14,671	167,819 33	146,811 91	31 mai 1839. N.	357	167,819	91					Id.							
27	N.	18 décembre.	Lamarche.	16 août 1836.	99	4.57	500	de 365 00 à 380 00	p. m.	de 230 00 à 245 00	p. m.	de 50.																					

La portée du rail ondulé est, ainsi qu'on la vu, de 0^m,914; celle du rail parallèle, a été réduite à 0^m,90.

Le poids du rail parallèle varie de 25 à 26 kilog. par mètre courant.

Les coussinets pour rails parallèles, ont les poids suivants :

Coussinets d'about	10.25 à 11.00 kil.
Id. intermédiaires	8.75 à 9.50

A l'exception d'une quantité de 200 tonnes, acquise en Angleterre en 1834, pour servir de modèles et de moyen de comparaison, tous les rails ont été fournis par les industriels du pays.

Jusqu'en 1838, la totalité des rails a été commandée par marchés directs.

L'on avait cependant tenté l'essai des adjudications publiques en 1834, tentative renouvelée en 1835, sans succès.

Une adjudication publique a eu lieu le 18 juillet 1834, sur un cahier de charges approuvé le 25 juin précédent : les résultats n'ayant pas été trouvés assez satisfaisants, MM. Cockerill et Dupont, qui étaient les moindres soumissionnaires, consentirent à faire, par marché direct, un rabais sur les prix d'adjudication. C'est ainsi que les premiers marchés furent passés.

En 1835, il y eut adjudication et réadjudication, les 22 avril et 15 juillet, sur un cahier de charges approuvé le 28 mars. Les prix demandés furent tels qu'on crut ne pouvoir approuver, ni à la première, ni à la seconde épreuve. Il fut, dès-lors, évident que les adjudications étaient illusoires, parce qu'il n'existait pas de concurrence, et qu'elles avaient le résultat fâcheux de pousser à la hausse les prix du commerce.

La quantité qui devait faire l'objet de cette adjudication, fut, plus tard, entreprise par M. Cockerill, par marché direct.

Ce résultat des adjudications publiques ne doit pas surprendre, si l'on considère que la fabrication des rails était une industrie nouvelle, pour laquelle il fallait monter des ateliers et des appareils; et que, d'autre part, la hausse du prix des fers, qui s'est manifestée surtout en 1836, devait déterminer beaucoup de maîtres de forges, à se renfermer dans la production plus facile et alors très lucrative du fer en barres.

En 1838, en présence d'une concurrence réelle, alors que plusieurs maîtres de forges s'étaient outillés pour cette fabrication, l'on fit de nouveau l'essai, et cette fois avec succès, d'une adjudication publique, pour les rails et accessoires. Une quantité de 850 tonnes fut ainsi adjugée, le 12 septembre, aux établissements de Couillet et d'Acoz; cette adjudication servit de base pour les marchés directs, contractés depuis.

Le nombre des établissements qui concourent à la fourniture des rails s'est successivement accru; ces établissements sont représentés aujourd'hui par M. Cockerill, la Société de Couillet, la Société d'Ougrée, M. De Dorlodot, d'Acoz, la Société de Monceaux, la Société de la fabrique de fer du Houyoux, et M. Dupont, du Fayt.

Jusqu'en 1838, la fourniture des rails comprenait celle des accessoires (coussinets, chevilles et clavettes). Pendant le cours de cette année, des marchés distincts ont été passés pour le fer et pour la fonte.

Les fournisseurs avec lesquels on a traité pour les accessoires séparément, sont MM. Marcellis à Liège, Lens-Detienne à Coron-Meuse (Liège), Destombes à Mons, la Société de Châtelineau, la Société de la fabrique de fer du Houyoux.

Sous le rapport des prix, les deux marchés passés, en juillet 1834, avec MM. Cockerill et Dupont, nous présentent une moyenne.

La soumission de M. Cockerill, du 24 juin 1835, qui a suivi, quoique d'un prix plus élevé, s'est bientôt trouvée de beaucoup en dessous des prix du commerce.

Le marché de M. Cockerill, du 4 juillet 1836, nous montre le prix des fers à son taux le plus élevé.

Ce ne fut qu'au mois de juillet 1837, que la Société de Couillet donna le signal du retour à des prix plus modérés.

Le tonneau de rails qui, en 1834, coûtait fr. 360, rendu à Malines, s'est élevé successivement à 375 et 445 fr., pour redescendre ensuite à fr. 420, fr. 400, et arriver à fr. 340, prix actuel, inférieur même à ceux de 1834.

Les marchés les plus considérables, si on en excepte celui de M. Cockerill, du 4 juillet 1836 (marché exceptionnel, commandé par les circonstances, et résiliable d'ailleurs au gré de l'administration), sont antérieurs à la hausse des fers. Depuis la hausse, les marchés les plus forts ont été de 1,000 tonneaux; en général, ils ont été de 500 et 200 tonneaux.

Dans le principe, il fallait des marchés d'une certaine importance pour déterminer les maîtres de forges à faire les frais d'essais et de premier établissement, que nécessitait la fabrication des rails. Depuis la hausse, et depuis que le mouvement de baisse a commencé à se faire sentir, il était prudent de ne procéder que par petites parties.

C'était, en outre, le moyen de faire une juste répartition entre les différents établissements, qui s'étaient outillés.

La crise industrielle et commerciale des derniers mois de 1838, a déterminé le gouvernement à passer des marchés de rails, pour des quantités qui excédaient les besoins du moment; ces marchés ont atténué les conséquences de la stagnation de l'industrie métallurgique; on peut ajouter que les fournitures anticipatives auxquelles ils ont donné lieu, dans certains cas, n'ont pas été onéreuses au gouvernement, la modération des prix compensant amplement la perte de l'intérêt.

Le tableau ci-annexé n° III, renferme les indications les plus détaillées sur les marchés de rails et accessoires.

Il résulte de ce tableau :

1° Qu'il a été passé 62 marchés ;

2° Que ces marchés embrassent une quantité de 31,584 tonneaux de rails ;

3° Que les quantités fournies sont les suivantes :

	Tonneaux.
Rails	23,721
Coussinets	9,901
Chevilles et clavettes.	1,094

Il a été payé sur ces fournitures	fr. 12,076,777 50
et il reste à payer	740,354 98

Un second tableau, n° IV, fait connaître la répartition des rails et de leurs accessoires. (*Voir pag. 20 et 21.*)

Tableau de la répartition des rails

ORDRE D'OUVERTURE DES SECTIONS.	DÉSIGNATION DES SECTIONS.	ÉTENDUE DES SECTIONS.	LONGUEUR DE VOIE					
			EXÉCUTÉE.			DISPONIBLE.		TOTAL
			1 ^{re} VOIE.	2 ^e VOIE.	STATIONS et avitements	Entrepôt ou employés aux travaux de terrassement.	RÉSERVE pour entretien	
	<i>Direction : S. DR. et M.</i>	Mètres	Kilomètres	Kilom.	Kilom.	Kilom.	Kilom.	Kilom.
1	Bruxelles à Malines	20,200	20	20	5	...	1 $\frac{1}{4}$	46 $\frac{1}{4}$
2	Malines à Anvers.	23,500	24	24	5	...	1 $\frac{1}{4}$	54 $\frac{1}{4}$
3	Malines à Termonde	26,700	27	16	1	...	1 $\frac{1}{4}$	45 $\frac{1}{4}$
6	Termonde à Gand	30,500	31	11	2 $\frac{1}{4}$	...	1 $\frac{1}{4}$	45 $\frac{1}{4}$
9	Gand à Bruges.	44,500	46	...	2 $\frac{1}{4}$	...	1 $\frac{1}{4}$	50
10	Bruges à Ostende.	23,500	21	...	2 $\frac{1}{4}$	4 $\frac{1}{2}$	$\frac{1}{4}$	28 $\frac{1}{2}$
4	Malines à Louvain	23,750	24	11	1	...	1 $\frac{1}{4}$	37 $\frac{1}{4}$
5	Louvain à Tirlemont.	17,750	18	...	1	2	1 $\frac{1}{4}$	22 $\frac{1}{4}$
7	Tirlemont à Waremmé.	27,200	27	...	1 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{1}{2}$	1	35 $\frac{1}{2}$
8	Waremmé à Ans.	18,900	19	...	2	3	$\frac{1}{4}$	24 $\frac{1}{4}$
	<i>Direction : N.</i>							
11	Gand à Deynze.	17,175	17	...	1	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{4}$	18 $\frac{1}{4}$
12	Deynze à Courtray.	26,615	27	...	5	...	1 $\frac{1}{4}$	33 $\frac{1}{4}$
	<i>Direction : V.</i>							
13	Landen à Saint-Trond	10,802	11	...	1 $\frac{1}{2}$	...	...	12 $\frac{1}{2}$
	Ensemble pour sections actuellement livrées à l'exploitation .	311,092	312	82	30 $\frac{3}{4}$	16 $\frac{1}{2}$	14	455 $\frac{1}{4}$
	<i>Direction : S.</i>							
	Ans à Liège	5,100	...	...	...	...	...	15 $\frac{1}{2}$
	Liège à Verviers	25,400	...	...	...	...	...	31 $\frac{1}{4}$
	Verviers à la frontière de Prusse. .	15,000	...	...	...	...	...	p. m.
	<i>Direction : N.</i>							
	Courtray à la frontière de France .	14,680	...	...	...	...	...	p. m.
	Mouscron à Tournay.	19,000	...	...	...	...	...	p. m.
	<i>Directions : V. et G.</i>							
	Bruxelles à Forest	5,100	5 $\frac{1}{2}$	p. m.	1	...	...	p. m.
	Forest à Tubize.	15,165	p. m.	p. m.	p. m.	...	...	p. m.
	Tubize à Mons.	41,694	...	...	...	...	...	p. m.
	Mons à Quiévrain	19,531	...	...	...	...	...	p. m.
	Braine-le-Comte à Mornimont . . .	50,000	...	...	...	...	...	p. m.
	Mornimont à Namur	14,600	...	...	...	...	...	p. m.
	Ensemble pour sections actuellement en cours d'exécution . .	...	...	...	...	...	...	p. m.
	TOTAL GÉNÉRAL.	...	...	...	...	...	...	p. m.

et accessoires, par section.

QUANTITÉ LIVRÉE A PIED D'OEUVRE.			MONTANT.			QUANTITÉ RAILS restant à fournir sur marches approuvées	QUANTITÉ RAILS restant à adjoindre
RAILS	COUSSINETS	CHI VILLIS ET CLAVETTES.	VALEUR TOTALE DES FOURNITURES EMBOYÉS A PIED D'OEUVRE	PAYÉ JUSQU'À LA DATE DU 30 SEPTEMBRE 1839	RESTE A PAYER		
Tonneaux	Tonneaux	Tonneaux	Francs	Francs	Francs	Tonneaux	Tonneaux
1,940	810	98	1,090,000	1,090,000			
2,310	965	117	1,300,000	1,300,000			
1,820	760	93	1,020,000	886,189 13	133,810 87	100	
1,980	820	98	1,110,000	1,066,656	43,344	100	
2,170	875	96	1,210,433 42	1,210,433 42		100	
1,250	541	61	700,000	700,000		100	
1,650	695	85	930,000	908,619 65	21,380 35	527	
990	425	52	550,000	550,000		200	
1,548	645	71	870,000	798,740 11	71,259 89	200	
1,075	445	49	600,000	600,000		100	
16,733 ^t 754 ^k	6,981 ^t 060 ^k	820 ^t 937 ^k	9,380,433 42	9,110,638 31	269,795 11	1,427	
937 ^t 1,664 ^k	394 ^t 711 ^k	38 ^t 70 ^k	435,230	380,915	54,315	650	
			790,852 20	691,906 92	98,945 28		
2,601 705	1,105 686	108 885	1,226,082 20	1,072,821 92	153,260 28		
546 432	217 817	25 266	305,963 20	243,831 70	62,131 60		
19,881 ^t 891 ^k	8,304 ^t 563 ^k	935 ^t 088 ^k	10,912,478 92	10,427,291 93	485,186 99	2,077	
678	276	25	348,492	299,000	49,492	741	
1,366	540	45	702,124	605,772	96,352		
70	24	^t 2	36,700 55	29,543 68	7,156 87		
2,113 829	840 146	70 550	1,087,316 55	934,315 68	153,000 87		
91 500	86 500	...	52,735	46,143 12	6,591 8	917	395
...	...	...	...	...	...	750	
264 107	112 744	12 325	125,377	109,705 22	15,672 17	61	
1,201 450	500 336	55 759	567,032 47	496,152 42	70,879 05	1,507	1,100
...	...	...	...	...	...	...	
...	...	...	...	...	...	...	
168 490	56 915	1 128	72,192 15	63,168 13	9,024 02	1,031	3,000
...	...	...	...	...	...	482	
...	...	...	...	...	...	...	
3,839 ^t 376 ^k	1,596 ^t 641 ^k	139 762	1,904,653 56	1,649,485 57	255,167 99	5,489	
23,721 267	9,901 204	1,094 850	12,817,132 48	12,076,777 50	740,354 98	7,566	4,665

Il résulte de ce tableau que les sections livrées à l'exploitation, d'un développement effectif de 312 kilomètres, exigent une quantité de fer correspondant à une longueur de simple voie de $455\frac{1}{4}$ kilomètres, savoir :

1 ^{re} voie	312	kilom.
2 ^e voie	82	»
Stations et évitements	$30\frac{3}{4}$	»
En dépôt ou provisoirement employés aux travaux de terrassements	$16\frac{1}{2}$	»
Réserve pour entretien	14	»
	<u>455</u>	$\frac{1}{4}$

Que, sur les quantités de fer nécessaires pour cette longueur de $455\frac{1}{2}$ kilomètres, il a été employé ou livré à pied d'œuvre :

	Tonneaux.
Rails	19,881
Coussinets	8,304
Chevilles et clavettes	955

Qu'il reste à fournir pour les mêmes sections,
sur marchés approuvés 2,077

Que, pour les sections en cours d'exécution,
il a été employé ou livré à pied d'œuvre :

Rails.	3,839
Coussinets	1,596
Chevilles et clavettes	139

Qu'il reste à fournir, sur marchés approuvés,
pour les mêmes sections 5,489

Quant aux quantités de fer restant encore à adjudger ou à commander, pour compléter les lignes décrétées, le même tableau fait connaître qu'elles sont les suivantes :

Section de Mouscron à Tournay.	395	tonneaux
» de Mons à la frontière	1,100	»
Ligne de Namur	<u>3,170</u>	»
Total	4,665	tonneaux ,

ou environ le septième des quantités adjudgées jusqu'ici.

C'est tout ce que le gouvernement a encore à offrir à l'industrie métallurgique du pays, dans le système d'exécution des lois du 1^{er} mai 1834 et du 26 mai 1837, c'est-à-dire, dans le système de la voie unique avec gares d'évitement.

§ 4.

Matériel d'exploitation.

Le matériel roulant, affecté à l'exploitation du chemin de fer, peut se subdiviser en quatre catégories principales :

- 1^o *Locomotives et tenders ;*
- 2^o *Voitures pour les voyageurs ;*
- 3^o *Waggon pour marchandises ;*
- 4^o *Waggon de service.*

A la date du 1^{er} novembre 1839, ce matériel présentait la situation suivante :

1 ^{re} catégorie	{	82 locomotives ;
		71 tenders ;
2 ^e »		392 voitures pour voyageurs ;
3 ^e »		400 waggon pour marchandises ;
4 ^e »		63 waggon de service.

Les *locomotives* varient en force, d'après les diamètres des cylindres à vapeur.

Dans le nombre total de 82 locomotives, renseigné ci-dessus, sont comprises :

18	locomotives de 14	pouces (mesure anglaise) de cylindre ;	
5	id.	de 13	pouces ;
11	id.	de 12 $\frac{1}{2}$	pouces ;
32	id.	de 12	pouces ;
16	id.	de 11	pouces.

Ensemble 82

Les *voitures de voyageurs* se subdivisent en berlines, diligences, chars-à-bancs, waggon couverts et waggon non couverts.

Il y avait au 1^{er} novembre 1839 :

9	berlines (1),
86	diligences,
140	chars-à-bancs,
65	waggon couverts,
92	waggon non couverts.

Total 392

(1) Les berlines sont maintenant, quant à l'exploitation, assimilées aux diligences. Les waggon couverts sont également assimilés aux waggon non couverts ; de sorte que trois classes de voitures seulement sont prévues dans le tarif : *les diligences, les chars-à-bancs et les waggon*, ce qui simplifie le service. S'il avait été possible de réduire les voitures à deux classes, le service aurait encore gagné en régularité et en célérité, et l'on aurait pu faire une diminution dans le personnel des bureaux.

Les *waggon*s pour *marchandises* se subdivisent en waggon

s pour marchan-
dises, proprement dits, waggons pour charbons, waggons pour bétail,
waggons pour chevaux, waggons pour voitures, waggons à bagages.

Il y avait au 1^{er} novembre 1839 :

	310	waggon	s à marchandises,
	29	»	pour charbons,
	4	»	pour bétail,
	6	»	pour chevaux,
	8	»	pour voitures,
Ensemble	43	»	à bagages.
	400		

Les *waggon*s de *service* comprennent les waggon

s de secours, les waggons à coak, les waggons pour les ateliers, les waggons pour les travaux, les waggons pour l'entretien.

Il y avait au 1^{er} novembre 1839 :

	9	waggon	s de secours,
	15	»	à coak,
	7	»	pour les ateliers,
	9	»	pour travaux,
	23	»	pour l'entretien.
Total	63		

Le tableau suivant, n^o V, fait connaître l'état du matériel d'exploitation, tant au 1^{er} novembre 1839 qu'à diverses époques antérieures. Il permet d'apprécier l'accroissement du matériel depuis le commencement de l'exploitation jusqu'à ce jour.

ÉTAT comparatif par année du matériel existant, en locomotives et voitures.

(Tableau n° V.)

TOTAL AU	LOCOMOTIVES.					NOMBRE TOTAL DES LOCOMOTIVES.	NOMBRE TOTAL DES TENDERS.	VOITURES POUR LES VOYAGEURS.						NOMBRE TOTAL DES VOITURES.	WAGGONS POUR MARCHANDISES.						NOMBRE TOTAL DES WAGGONS POUR MARCHANDISES.	WAGGONS DE SERVICE.					NOMBRE TOTAL DES WAGGONS DE SERVICE.	
	DE 14 POUÇES.	DE 13 POUÇES.	DE 12 1/2 POUÇES.	DE 12 POUÇES.	DE 11 POUÇES.			BERLINES.	DILIGENCES.	CHARRS-A-BANCS.	WAGGONS COUVERTS.	WAGGONS DÉCOUVERTS.	WAGGONS A MARCHAN- DISES APPROPRIÉS P ^r LES VOYAGEURS.		PES. BOIS, CHARRS, BALLOTS, ETC.	CHARRONS.	DÉTAIL.	CHEVAUX.	VOITURES.	BAGAGES.		SIGOURS.	COAK.	ATELIERS.	TRAVAUX.	ENTRÉTEN.		
1 ^{er} mai 1835.	1	»	»	»	2	3	3	3	»	4	»	»	33	40	3	1	»	»	»	»	4	1	»	»	»	»	»	»
1 ^{er} mai 1836.	1	»	»	»	7	8	8	4	5	10	»	10	33	62	3	1	»	»	»	»	4	2	»	»	»	»	»	»
1 ^{er} janvier 1837.	2	»	»	1	9	12	12	4	11	30	»	24	33	102	3	1	»	»	»	4	8	2	2	2	30	1	39	
1 ^{er} janvier 1838.	5	»	»	10	14	29	28	4	16	75	»	56	33	184	3	1	»	»	»	12	16	»	»	»	»	»	»	
1 ^{er} janvier 1839.	10	»	1	25	16	52	42	9	52	146	44	93	»	344	79	1	»	»	»	20	100	3	3	2	1	5	14	
1 ^{er} novembre 1839.	18	5	11	32	16	82	71	9	86	140	65	92	»	392	310	29	4	6	8	43	400	9	15	7	9	23	63	
SITUATION DU MATÉRIEL AU 1 ^{er} NOVEMBRE 1839.																												
En bon état.....	16	4	8	27	12	67	»	9	60	65	42	59	»	235	303	27	4	6	8	35	383	9	15	7	9	23	63	
En réparation.....	2	1	3	5	4	15	»	»	16	45	13	13	»	87	7	2	»	»	»	8	17							
En réserve.....	»	»	»	»	»	»	»	»	10	30	10	20	»	70	»	»	»	»	»	»	»							
Ensemble.....	18	5	11	32	16	82	71	9	86	140	65	92	»	392	310	29	4	6	8	43	400							

Il résulte du tableau qui précède, que le matériel comprenait ,

Au 1^{er} mai 1835 :

(Pour l'exploitation de la section d'essai.)

3 locomotives,
3 tenders ,
40 voitures à voyageurs ,
4 waggon à marchandises ,
1 waggon de service.

Au 1^{er} mai 1836 :

(Pour l'exploitation de 2 sections.)

8 locomotives,
8 tenders ,
62 voitures à voyageurs ,
4 waggon pour marchandises ,
2 waggon de service.

Au 1^{er} janvier 1837 :

(Pour l'exploitation de 3 sections.)

12 locomotives,
12 tenders ,
102 voitures à voyageurs ,
8 waggon pour marchandises ,
39 waggon de service.

Au 1^{er} janvier 1838 :

(Pour l'exploitation de 6 sections.)

29 locomotives,
28 tenders ,
184 voitures à voyageurs ,
16 waggon pour marchandises .

Au 1^{er} janvier 1839 :

(Pour l'exploitation de 10 sections.)

52 locomotives,
42 tenders ,
344 voitures à voyageurs ,
100 waggon pour marchandises ,
14 waggon de service.

Nous dirons quelques mots de la fourniture des locomotives et de la construction des voitures.

FOURNITURE DES LOCOMOTIVES.

Les locomotives ont toutes été entreprises par marchés directs, conclus avec des constructeurs anglais ou belges.

Les constructeurs anglais, avec lesquels le gouvernement a traité, sont :
MM. R. Stephenson, à Newcastle upon Tyne,
Longridge, Starbuck et comp. , à Londres,
Fenton, Murray et Jakson, à Leeds.
Sharp, Roberts et comp., à Manchester.

(Tableau n° VI.)

Fournitures entreprises par des industriels anglais.

NOMS DES • FOURNISSEURS.	DATE DE L'APPROBATION DES CONTRATS.	LOCOMOTIVES DE 14 POUCES, TENDERS ET PIÈCES DE RECHANGE.								LOCOMOTIVES DE 13 POUCES, TENDERS ET PIÈCES DE RECHANGE.								LOCOMOTIVES DE 12 ½ POUCES, TENDERS ET PIÈCES DE RECHANGE.								LOCOMOTIVES DE 12 POUCES, TENDERS ET PIÈCES DE RECHANGE.								LOCOMOTIVES DE 11 POUCES, TENDERS ET PIÈCES DE RECHANGE.								TOTAL PAR MARCHÉ.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
		LOCOMOTIVES.		PRIX		SOMME.		TENDERS.		PRIX		SOMME.		MONTANT des pièces de rechange par assortiment.		SOMME.		TOTAL.		LOCOMOTIVES.		PRIX		SOMME.		TENDERS.		PRIX		SOMME.		MONTANT des pièces de rechange par assortiment.		SOMME.		TOTAL.		LOCOMOTIVES.		PRIX			SOMME.		TENDERS.		PRIX		SOMME.		MONTANT des pièces de rechange par assortiment.		SOMME.		TOTAL.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
		LOCOMOTIVES.	PRIX PAR UNITÉ.	SOMME.	TENDERS.	PRIX PAR UNITÉ.	SOMME.	MONTANT des pièces de rechange par assortiment.	SOMME.	TOTAL.	LOCOMOTIVES.	PRIX PAR UNITÉ.	SOMME.	TENDERS.	PRIX PAR UNITÉ.	SOMME.	MONTANT des pièces de rechange par assortiment.	SOMME.	TOTAL.	LOCOMOTIVES.	PRIX PAR UNITÉ.	SOMME.	TENDERS.	PRIX PAR UNITÉ.	SOMME.	MONTANT des pièces de rechange par assortiment.	SOMME.	TOTAL.	LOCOMOTIVES.	PRIX PAR UNITÉ.	SOMME.	TENDERS.	PRIX PAR UNITÉ.	SOMME.	MONTANT des pièces de rechange par assortiment.	SOMME.	TOTAL.	LOCOMOTIVES.	PRIX PAR UNITÉ.	SOMME.	TENDERS.		PRIX PAR UNITÉ.	SOMME.	MONTANT des pièces de rechange par assortiment.	SOMME.	TOTAL.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
R. Stephenson.....	2 mai.....1834.....	1	30,968	30,968	1	3,084	3,084	3,598	3,598	37,650	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—</

Fournitures entreprises par des industriels belges.

NOMS DES Fournisseurs.	DATE DE L'APPROBATION DES CONTRATS.	LOCOMOTIVES DE 14 POUCES, TENDERS ET PIÈCES DE RECHANGE.								LOCOMOTIVES DE 13 POUCES, TENDERS ET PIÈCES DE RECHANGE.								LOCOMOTIVES DE 12½ POUCES, TENDERS ET PIÈCES DE RECHANGE.								LOCOMOTIVES DE 12 POUCES, TENDERS ET PIÈCES DE RECHANGE.								LOCOMOTIVES DE 11 POUCES, TENDERS ET PIÈCES DE RECHANGE.								TOTAL PAR MARCHÉ.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
		LOCOMOTIVES. PAR UNITÉ.	PRIX SOMME.	TENDERS. PAR UNITÉ.	PRIX SOMME.	MONTANT des pièces de rechange par assortiment.	SOMME.	TOTAL.	LOCOMOTIVES. PAR UNITÉ.	PRIX SOMME.	TENDERS. PAR UNITÉ.	PRIX SOMME.	MONTANT des pièces de rechange par assortiment.	SOMME.	TOTAL.	LOCOMOTIVES. PAR UNITÉ.	PRIX SOMME.	TENDERS. PAR UNITÉ.	PRIX SOMME.	MONTANT des pièces de rechange par assortiment.	SOMME.	TOTAL.	LOCOMOTIVES. PAR UNITÉ.	PRIX SOMME.	TENDERS. PAR UNITÉ.	PRIX SOMME.	MONTANT des pièces de rechange par assortiment.	SOMME.	TOTAL.	LOCOMOTIVES. PAR UNITÉ.	PRIX SOMME.	TENDERS. PAR UNITÉ.	PRIX SOMME.	MONTANT des pièces de rechange par assortiment.	SOMME.	TOTAL.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
Cockerill.....	21 février.....1835.....	1	30,727	30,727	1	3,060	3,060	3,570	3,570	37,387	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

RÉCAPITULATION PAR CONSTRUCTEUR.

NOMS DES FOURNISSEURS.	FOURNITURES.					MONTANT TOTAL		SOMMES PAYÉES.	Observations.
	LOCOMOTIVES.		TENDERS.		PIÈCES DE RECHANGE. SOMMES.	des	des		
	NOMB.	SOMMES.	NOMB.	SOMMES.		FOURNITURES	FOURNITURES		
						ANGLAISES.	BELGES.		
Stephenson (Newcastle).....	30	1,094,705	24	111,964	98,250	1,304,919	"	1,202,461 24	Reste à fournir 3 locomotives, 3 tenders et partie des accessoires.
Londgridge (Londres).....	10	403,200	10	56,320	62,080	521,600	"	270,080 00	Reste à fournir 6 locomotives avec accessoires.
Sharp Roberts, Fenton, Murray et Jackson.....	2	73,355	2	Pour mém.	Pour mém.	73,355	"	"	Il n'a encore rien été fourni sur ce marché.
Ensemble.....	42	1,571,260	36	168,284	160,330	1,899,874	"	1,472,541 24	
Cockerill (Seraing).....	68	2,557,867	58	276,760	199,473	"	3,034,100	1,970,004 00	Reste à fournir 18 locomotives, 18 tenders et access.
Meeus-Brión (Bruxelles).....	10	395,000	16	72,000	45,060	"	512,060	227,000 00	Id. 7 id., 14 id.
Regnier-Poncelet (Liège).....	3	108,000	3	11,400	1,800	"	121,200	"	Il n'a encore rien été fourni sur ce marché.
Ensemble.....	81	3,060,867	77	360,160	246,333	"	3,667,360	2,197,004 00	
Total général....	123	4,632,127	112	528,444	406,663	5,567,234		3,669,545 24	Poyé jusqu'au 12 novembre 1839.

NOTES.

(a)	Liquidé pour solde, le 29 avril 1835.....	4,437	} 46,788 liv. 7 sh. 6 d., ou, à raison de 25-70 par livre, fr. 1,202,461-24
(b)	" " le 10 octobre 1835.....	2,750	
(c)	" " le 30 novembre 1837.....	2,780	
(d)	" " le 30 novembre 1837.....	1,731	
(e)	" " le 30 septembre 1838.....	3,066	
(f)	Payé par à-comptes pour 5 locomotives.....	9,614-7-6	
(g)	Payé par à-comptes pour 4 locomotives.....		fr. 270,080-00
(h)	Rien n'a été fourni.		
(i)	Rien n'a été fourni.		

(j) Liquidé pour solde, le 24 juillet 1837, à la somme de fr. 141,500. La différence en plus provient de ce qu'on a compris dans la liquidation les frais de transport et deux pompes à citerne, s'élevant à fr. 3,253.

(k) Liquidé pour solde, le 24 février 1837, à la somme de fr. 69,124. La différence en plus provient de ce qu'on a compris dans la liquidation les frais de transport et 2 pompes à citerne, s'élevant à fr. 1,804.

(l) Liquidé pour solde, le 6 février 1837, à la somme de fr. 34,110. La différence en plus comprend le prix d'un assortiment d'outils et les frais des transports, s'élevant ensemble à fr. 1,110.

(m) Liquidé pour solde, le 13 août 1839, à la somme de fr. 1,148,878. La différence en plus provient de ce qu'on a payé, pour frais du transport des 27 locomotives avec accessoires, fr. 18,360.

(n) Rien n'a encore été livré jusqu'à ce jour.

(o) Liquidé pour solde, le 4 juin 1839, à la somme de fr. 264,340. La différence provient de ce qu'on a payé en plus la somme de fr. 2,040, pour frais de transport.

(p) Sur cette entreprise il n'a encore été fourni que 3 locomotives et 10 tenders, pour lesquels il a été payé, en 4 à-comptes, la somme de fr. 96,400.

(q) Il n'a encore été fourni sur cette entreprise, que 3 locomotives, reçues conditionnellement, 2 tenders et accessoires ; pour lesquels il a été payé, en 3 à-comptes, la somme de fr. 227,000.

(r) Sur ce marché il n'a encore été fourni que 6 locomotives et accessoires, pour lesquels il a été payé, en 5 à-comptes, la somme de fr. 215,652.

Les constructeurs belges, sont :

MM. John Cockerill, à Seraing,
 Regnier-Poncelet (Société de St-Léonard) à Liège,
 Meeus-Brion (Société du Renard) à Bruxelles.

Des marchés ont été passés pour :

123 locomotives et pièces de rechange,
 113 tenders.

Ces quantités se répartissent, de la manière suivante, entre les constructeurs anglais et ceux du pays :

	Locomotives.	Tenders.
Constructeurs anglais	42	36
» belges	81	77
Totaux	123	113

Il restait à fournir, au 1^{er} novembre, sur marchés approuvés :

41 locomotives,
 42 tenders.

En commandant un aussi grand nombre de machines, le gouvernement a peut-être été au delà des besoins du moment. Mais il est à observer que, la fabrication des locomotives exigeant beaucoup de temps, il fallait faire des commandes long-temps d'avance, pour ne pas être pris au dépourvu à une époque donnée.

Le tableau ci-annexé, n° VI, présente les indications les plus détaillées sur tous les marchés de locomotives, tenders et accessoires qui ont été passés, ainsi que sur l'exécution que ces marchés ont reçue jusqu'à ce jour.

CONSTRUCTION DES VOITURES.

Vers la fin de 1837, l'administration, en présence des besoins toujours croissants de l'exploitation, a passé, avec différents entrepreneurs, des marchés ayant pour objet d'étendre, dans une proportion très marquée, le nombre des voitures de toute espèce.

Des marchés ont été conclus séparément, tant pour les caisses de voitures que pour les rouages et accessoires (plaques de garde, freins, buttoirs, ressorts, etc.), l'administration se réservant le montage des voitures dans les ateliers de l'administration à Malines.

Les marchés passés pendant l'année 1838, avec des entrepreneurs de Bruxelles, de Malines, de Louvain et d'Anvers, ont eu pour objet la construction de 395 caisses de voitures de différentes classes, savoir :

78 caisses de diligences ;
 247 id. de chars-à-bancs ;
 40 id. de waggons découverts, et
 30 id. de waggons à bagages.

Ces marchés ont été conclus aux prix suivants , savoir :

Pour les caisses de diligences	fr. 1,450
Id. de chars-à-bancs	1,000
Id. de waggons découverts	708
Id. de waggons à bagage	1,350

Les rouages , ferrements et accessoires , ont été soumissionnés aux prix suivants :

L'assortiment de rouages , comprenant 4 roues et 2 essieux . . .	fr. 800
Id. de buttoirs	de fr. 203 à 245
Id. de freins	125
Id. de plaques de garde	325
Id. de ressorts	225

La réunion de ces prix partiels porte le prix de revient des voitures , non compris le montage , la garniture et la peinture , opérations réservées aux ateliers de l'administration , aux taux suivants :

1 ^o Diligences	fr. 3,170
2 ^o Chars-à-bancs	2,720
3 ^o Waggons.	2,428
4 ^o Id. à bagages.	3,070 (1).

Outre les marchés dont il vient d'être fait mention , il en a été conclu , à la même époque , pour la transformation de 120 waggons découverts en chars-à-bancs ou waggons couverts , à raison de fr. 530 par voiture.

Vers la fin de 1838, le transport des marchandises devant s'organiser , l'administration a pris des mesures à l'effet de se pourvoir , dans le moins de temps possible , d'un matériel suffisant. Elle traita , en conséquence , avec six entrepreneurs différents , pour la fourniture :

- 1^o De 100 waggons à marchandises ;
- 2^o Du bois de charronnage nécessaire à la construction de 50 autres waggons.

(1) Ces prix se décomposent de la manière suivante :

	DILIGENCES	CHARS-À-BANCs.	WAGGONS	WAGGONS À BAGAGES
Caisse	1,450	1,000	708	1,350
Rouages	800	800	800	800
Buttoirs	245	245	245	245
Freins	125	125	125	125
Plaques de garde.	325	325	325	325
Ressort.	225	225	225	225
Totaux	3,170	2,720	2,428	3,070

Les 100 premiers se divisent en deux catégories; la première comprend 50 waggon avec buttoirs fixes sans ressorts , soumissionnés à raison de fr. 1,065, et la seconde , 50 waggon à buttoirs mobiles avec ressorts , soumissionnés à raison de fr. 1,350.

Les bois pour la confection des 50 autres , ont été soumissionnés à fr. 200 et 230 par waggon , suivant le lieu désigné pour la livraison.

Outre tous les marchés dont il est fait mention plus haut, le 3 juillet dernier, une adjudication publique a eu lieu pour la fourniture des bois ouvrés nécessaires au montage de 200 waggon, également destinés au transport des marchandises; cette entreprise a été adjugée à raison de fr. 200 par waggon.

Ces voitures seront assemblées ou construites dans les ateliers de l'administration.

La majeure partie des marchés susmentionnés , sont exécutés; déjà un grand nombre de voitures qui en faisaient l'objet, servent à l'exploitation; d'autres sont dans les ateliers de Malines , où doit s'effectuer leur achèvement, et le reste est en pleine construction.

§ 5.

Stations.

Les stations n'ont pas toutes le même caractère.

Certaines stations sont les points de départ et d'arrivée des convois, d'autres sont seulement des points de passage.

Les premières sont nécessairement les plus importantes.

A la première catégorie appartiennent les stations de Bruxelles, de Malines, d'Anvers, de Gand et, provisoirement, celle d'Ans (Liège);

A la seconde, celles de Louvain, de Tirlemont, de Termonde, de Bruges et, de plus, les stations secondaires qui subdivisent les sections de route.

Les stations principales ne sont pas exclusivement des points de départ et d'arrivée pour les voyageurs et les marchandises; elles sont en même temps des arsenaux pour le matériel, et des magasins d'approvisionnements; pour satisfaire à cette destination, elles doivent renfermer des voies nombreuses pour le parquement et l'arrangement des voitures, des remises pour les locomotives, des réservoirs d'alimentation, des hangards pour les voitures et finalement des ateliers de réparation; c'est là une conséquence de l'exploitation des transports.

Les ateliers pour les grosses réparations de tout le matériel en général, se trouvent dans la station centrale de Malines; c'est ce qui explique le chiffre élevé des sommes consacrées aux bâtiments de cette station.

Les ateliers ne sont ailleurs que secondaires.

Le caractère des stations n'est pas déterminé exclusivement par l'importance des localités, comme centres de population et d'industrie.

Ce caractère dépend aussi de la place que les stations occupent dans le système du chemin de fer.

La station de Malines, par exemple, où quatre grandes lignes aboutissent, doit, en grande partie, son importance à sa situation au centre du système.

Les locomotives ne devant pas, dans un bon système d'administration, parcourir, sans être visitées, un espace de plus de 10 à 12 lieues, on a échelonné leurs points de stationnement, d'après cette considération.

C'est ainsi que Tirlemont, placé à peu près à égale distance entre Malines et Liège, est le point de relais des locomotives, de préférence à Louvain, ville plus peuplée et plus importante, mais par rapport à laquelle la course pour les locomotives serait trop longue vers Liège, et resterait au-dessous de ce que ces machines peuvent faire, dans la direction de Malines.

Les voitures ne peuvent non plus être conduites à de trop grandes distances d'un point donné, sans qu'il en résulte d'inconvénient pour la régularité de l'exploitation.

Le projet des stations ne pouvait, comme celui de la route, être établi à l'avance. Pour la route, l'on sait qu'il faut réunir par le rail-way, deux ou

plusieurs points déterminés. C'est là une donnée certaine, invariable, qui permet de faire du définitif de prime abord.

Pour les stations, au contraire, les constructions doivent se régler sur les besoins, moins appréciables à l'avance, de la circulation, tant en personnes qu'en marchandises.

Un seul fait paraît aujourd'hui bien constaté quant aux stations, c'est qu'elles doivent être spacieuses.

Le système a varié quant à l'emplacement des stations.

Dans le principe, les stations ont été établies à proximité des villes, mais extérieurement à leur enceinte. Ce choix des emplacements était motivé sur deux considérations principalement.

On voulait d'abord que le chemin de fer restât affranchi des taxes locales et de la gêne inséparable de leur perception; on voulait aussi ne pas grever le chemin de fer des frais, souvent fort élevés, que comporte l'établissement des stations intérieures, et amener les villes à offrir leur concours pour l'établissement de ces stations.

Aujourd'hui plusieurs stations intérieures sont ou établies ou arrêtées en principe.

Ce deuxième système, lorsqu'il est praticable, a le très grand avantage de rapprocher le chemin de fer des populations et des centres d'industrie et de commerce, ce qui augmente son utilité pour le public et améliore son avenir financier, en diminuant les faux frais du transport des personnes et des choses du centre des villes aux stations.

Quant aux inconvénients des stations intérieures, ils ont été réduits à rien ou sensiblement atténués par les conventions faites avec les administrations communales, conventions qui placent les stations à toujours en dehors du régime de l'octroi, et imposent, le plus souvent, aux villes l'obligation d'entrer dans la dépense, soit directement, soit en fournissant les terrains gratuitement, ou à des prix inférieurs à leur valeur vénale.

Des stations intérieures sont établies à Gand et à Bruges.

En outre, les travaux sont en cours d'exécution pour les stations intérieures d'Ostende et de Bruxelles (*station du Midi*).

A Anvers, des négociations sont ouvertes depuis long-temps pour l'exécution d'un projet qui placerait la station des voyageurs à l'intérieur de la ville et mettrait les bassins en communication avec le rail-way; il n'a pas dépendu du gouvernement que cette question ne reçût une solution.

Pour Bruxelles, le gouvernement a arrêté l'agrandissement et la rectification de la station du Nord.

La ville de Bruxelles qui semblait destinée à n'être qu'un point secondaire dans le système des chemins de fer, auquel la loi du 1^{er} mai 1834, assigne pour point central Malines, a repris la place principale; elle l'a reprise, non par un acte législatif ou administratif, mais par la force des choses et malgré le détour qui résulte du passage par Malines et de la facilité avec laquelle les voyageurs évitent la capitale.

La station du Nord à Bruxelles est la première qui ait été établie en Belgique.

L'étendue en fut réglée *à priori*, sur les données de mouvement de voyageurs et de mouvement commercial, qui avaient servi de base aux avant-projets du chemin de fer.

L'insuffisance de cette station ne tarda pas à être reconnue.

En 1836, les ingénieurs Simons et De Ridder présentèrent un projet pour son agrandissement, sur des proportions qui devaient permettre d'y centraliser tout le service, aussi bien pour la branche du Hainaut, que pour celles du Nord, de l'Est et de l'Ouest.

Ce projet fut approuvé en principe, mais l'exécution en fut suspendue.

Plus tard, lorsqu'une station spéciale pour les chemins de fer du Midi fut décrétée, l'on se trouva dispensé d'agrandir la station de l'Allée-Verte, sur les bases du projet des ingénieurs Simons et De Ridder, qui dut, dès lors, être considéré comme abandonné.

Toutefois, le problème n'était encore que partiellement résolu.

Il fallait encore donner à la station de l'Allée-Verte le développement qui lui manque, pour répondre convenablement aux besoins des services combinés des voyageurs et des marchandises sur les lignes du Nord, de l'Est et de l'Ouest.

Il est à remarquer, en effet, que la station de l'Allée-Verte n'a pas le tiers de celle en construction aux Bogards; qu'elle ne forme pas le quart de la station de Malines, ni la moitié de la station de Gand; qu'elle est moins grande que les stations de Bruges et de Louvain et seulement un peu plus grande que la station de Tirlemont. Et cependant c'est sur Bruxelles que le grand mouvement du chemin de fer se concentre, puisqu'aujourd'hui déjà, et avant que le chemin de fer du midi puisse réagir sur les autres parties du système, le bureau de Bruxelles fait à lui seul le quart de la recette totale (1).

L'agrandissement direct de la station du Nord, à Bruxelles, eût présenté des difficultés presque insurmontables, par la plus-value que les terrains environnants ont acquis et par les bâtisses dont ces terrains commencent à se couvrir.

En présence de ces obstacles, il était naturel de tenter une autre combinaison.

C'est dans cette situation des choses qu'une association s'est formée à Bruxelles, pour prolonger la Rue Neuve jusqu'au boulevard, pour établir, au-delà du mur d'enceinte et au pied du Jardin Botanique, une nouvelle division de la station du Nord et pour construire différentes rues entre les faubourgs de Schaerbeek et de Laeken.

Cette association offrit au gouvernement, au prix de fr. 400,000, les terrains nécessaires à l'exécution du projet.

Le gouvernement a accepté cette offre.

Les motifs de sa détermination se trouvent consignés dans un rapport au Roi du 15 juillet 1839 (*Moniteur*, n° 201).

(1) La recette du chemin de fer, pour les 10 premiers mois de 1839, est de fr. 2,613,816-81. Le bureau de Bruxelles a contribué dans cette recette pour fr. 913,459-92, c'est-à-dire pour plus du quart. Voir à cet égard, ci-après, le tableau n° XVIII.

§ 6.

Personnel.

Jusqu'en 1837, il n'y a eu que deux ingénieurs directeurs, auxquels étaient adjoints soit des membres du corps des ponts et chaussées, qui n'ont pas tardé à avoir de fait des titres supérieurs à leur grade, soit des agents étrangers au corps même et portant des titres plus ou moins provisoires.

Sous ce double rapport il fallait régulariser la situation du personnel, soit en créant un corps nouveau, soit en faisant rentrer complètement le chemin de fer dans le cercle ordinaire des ponts et chaussées.

C'est ce dernier parti que prescrivait le système d'unité et de centralisation des travaux de l'État. (Arrêté royal du 24 juillet 1837. *Bull. offic.*, LXXV, 414.)

Les travaux d'établissement du chemin de fer sont aujourd'hui répartis en cinq directions :

1° *Ligne de l'Est, d'Ans aux frontières de Prusse*, ce qui comprend les plans inclinés de Liège, tant pour les terrassements et ouvrages d'art que pour les machines fixes et mécanismes divers, le pont sur la Meuse et les travaux de la vallée de la Vesdre. Cette direction est confiée à M. l'ingénieur en chef directeur Simons.

2° *Ligne de Gand à la frontière de France par Courtray*, avec embranchement sur Tournay; station d'Ostende. Cette direction est confiée à M. l'inspecteur directeur Noël.

3° *Ligne du Hainaut, de Forest (près de Bruxelles) aux frontières de France par Mons*. Cette direction est confiée à M. l'ingénieur en chef Groetaers.

4° *Lignes de Namur et du Limbourg (Landen à St-Trond)*, station du Midi à Bruxelles, ainsi que les travaux de Bruxelles à Forest. Cette direction est confiée à M. l'inspecteur directeur Vifquain.

6° Travaux de parachèvement; travaux d'établissement de voies d'évitement sur les lignes livrées à la circulation; travaux des stations en général, construction du matériel d'exploitation. Ces différents objets font partie des attributions du directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation, M. l'ingénieur en chef Masui.

Une dernière branche de service qu'il convient de citer ici, est celle dont le régisseur comptable est chargé.

Les attributions du régisseur comptable sont déterminées par le titre V du règlement général du 1^{er} septembre 1838 (*Moniteur* du 12, n° 255).

Il n'est ouvert de crédits qu'au régisseur comptable; toutes les dépenses faites en régie, tant pour la construction que pour l'exploitation, sont acquittées par ses soins et sous sa responsabilité, quant aux paiements.

§ 7.

A-comptes payés, durant l'hiver de 1838 à 1839, sur le prix de plusieurs marchés.

Il est dans les usages du commerce que, pour certaines fournitures, celles de machines particulièrement, une partie du prix d'achat se paie au moment de la signature du contrat.

Lors de la crise industrielle qui signala les derniers mois de 1838, le gouvernement s'est vu dans la nécessité de traiter sur ce pied avec quelques établissements, afin d'assurer la confection des objets qui lui étaient nécessaires pour le chemin de fer. C'était en même temps le moyen de prévenir une suspension momentanée du travail.

Les établissements auxquels des à-comptes ont été ainsi payés par anticipation, sont au nombre de cinq.

Les sommes qu'ils ont reçues s'élèvent à fr. 1,917,500 00

Sur lesquelles il a été remboursé, au moyen de fournitures effectuées jusqu'au 12 novembre 1839 1,133,919 62

Il ne reste donc à récupérer que fr. 783,580 38

Pour les détails, nous renvoyons au tableau suivant :

	AVANCES.	REMBOURSEMENTS.
La Société de St-Léonard à Liège a reçu.	30,000 00	
Elle a remboursé, au moyen de fournitures effectuées sur ses marchés		30,000 00
La Société de Couillet a reçu	120,000 00	
Elle a remboursé au moyen de fournitures		120,000 00
La Société des hauts-fourneaux de Monceaux a reçu	100,000 00	
Elle a remboursé au moyen de fournitures		100,000 00
La Société de Châtelineau a reçu	57,500 00	
Elle a remboursé au moyen de fournitures		57,500 00
L'établissement de Seraing a reçu	1,610,000 00	
Il a remboursé au moyen de fournitures		826,419 62
Totaux	1,917,500 00	1,133,919 62
Remboursements	1,133,919 62	
Reste à rembourser par l'établissement de Seraing	783,580 38	

§ 8.

Emploi des fonds votés par la législature pour la construction.

Les fonds mis à la disposition du gouvernement pour la construction des chemins de fer, s'élèvent en totalité à fr. 56,659,585 79

Mais il est à observer qu'avant qu'une allocation eût été portée au budget pour l'entretien et l'exploitation, des dépenses de cette nature avaient été imputées sur les fonds de construction, à concurrence de. 599,908 40

De sorte qu'en réalité, il n'a été affecté à la construction des chemins de fer, que. 56,059,677 39

La somme dont il est rendu compte par le gouvernement s'élève à 54,664,303 54

Différence fr. 1,395,373 85

Cette différence provient de ce que les comptes ont été arrêtés au 30 septembre dernier, car il fallait un point d'arrêt. Elle représente la dépense effectuée depuis le 30 septembre jusqu'au 12 novembre 1839. Il en sera rendu compte ultérieurement.

Quant à la somme de fr. 54,664,303 54, dont il vient d'être fait mention, elle se trouve détaillée au tableau suivant n° VII :

**TABLEAU des dépenses effectuées pour l'établissement des sections de chemin de fer
la construction des bâtiments et dépendances, et pour**

INDICATION DES SECTIONS.		EMPRISES DE TERRAINS, INDEMNITÉS DE RÉCOLTES, FRAIS D'ACQUISITION ET DE JUSTICE.	TERRASSEMENTS, OUVRAGES D'ART, ET POSE DU RAIL-WAY.	FOURNITURES SPECIALES.	
				BOIS.	FER.
EN EXPLOITATION.	Bruxelles à Malines.....	787,277 24	575,836 45	209,646 51	1,090,000 00
	Malines à Anvers.....	825,194 30	1,358,733 55	201,405 60	1,300,000 00
	Malines à Termonde.....	385,762 95	885,530 60	136,661 80	886,189 13
	Termonde à Gand.....	1,468,253 89	882,931 44	172,817 80	1,066,656 00
	Gand à Bruges.....	1,094,458 03	1,970,062 89	262,646 00	1,210,433 42
	Bruges à Ostende.....	540,376 20	1,065,773 98	102,904 69	700,000 00
	Gand à Deynze-Petegem.....	286,376 24	229,870 00	62,575 00	380,915 00
	Petegem à Courtray.....	661,568 71	541,430 00	114,400 00	691,906 92
	Malines à Louvain.....	789,544 48	1,231,435 28	207,298 58	908,619 65
	Louvain à Tirlemont.....	522,890 99	2,335,626 13	93,163 16	550,000 00
	Tirlemont à Waremme.....	468,366 50	1,989,882 44	111,880 00	798,740 11
	Waremme à Ans.....	489,729 00	1,152,849 89	120,415 00	600,000 00
	Landen à St-Trond.....	227,408 42	312,068 30	43,000 00	243,831 70
		8,497,206 95	14,531,530 95	1,838,814 14	10,427,291 93
EN COURS D'EXÉCUTION.	Ans à la Meuse.....	1,030,157 40	292,119 55	44,308 51	299,000 00
	Liège à Verviers et à la frontière.....	45,793 61	480,488 32	„	635,315 68
	Courtray à Mouscron et à Tournay.....	„	„	„	46,143 12
	Bruxelles à Forest.....	1,410,680 36	126,717 44	„	109,705 22
	Forest à Tubize et Mons.....	447,596 12	484,819 62	123,670 00	496,153 42
	Namur à Mornimont.....	10,000 00	„	„	63,168 13
	Rectification et agrandissement de la station du Nord, à Bruxelles.....	95,000 00	„	„	„
		3,039,227 49	1,384,144 93	167,978 51	1,649,485 57

décrétées, tant celles en exploitation que celles en cours d'exécution, ainsi que pour le matériel des transports, jusqu'au 30 septembre 1839.

DÉPENSES D'INAUGURA- TION.	TOTAL PAR SECTION.	CONSTRUCTION DES BATIMENTS ET DÉPENDANCES.	MATÉRIEL DES TRANSPORTS.	DÉPENSES GÉNÉRALES FAITES POUR L'ENSEMBLE DU SYSTÈME DU CHEMIN DE FER.
40,821 13	2,703,081 33	STATIONS DE : Malmes..... 806,293 91	Locomotives. 4,194,932 87	1 ^o Personnel et frais de con- duite des tra- vaux, etc... 1,172,980 44
26,866 09	3,712,109 54	Bruxelles et de Vilvorde. 346,537 34	Voitures.... 3,371,972 86	
251 00	2,294,395 48	Duffel, Vieux-Dieu et An- vers 192,188 88	Plates-formes. 282,338 99	
20,388 00	3,611,047 13	Capelle, Malderen et Ter- monde 48,827 69	Réservoirs... 67,398 64	2 ^o Frais de bu- reau, mobil, instruments, etc..... 221,494 88
4,448 23	4,542,048 67	Audeghem, Wetteren et Gand..... 175,943 40	Objets divers. 357,369 55	
3,958 47	2,413,013 34	Landeghem, Aeltre, Bloemendaal et Bruges. 192,504 59	Transport de matériel an- glais..... 26,122 57	
"	959,736 24	Jabbeke et Ostende.... 60,724 82		
"	2,099,305 63	Haegt, Wespelaer et Lou- vain 40,635 97		
13,160 27	3,150,058 26	Vertryk et Tirlemont... 55,780 87		
2,259 75	3,503,940 03	Waremmes 30,784 45		
"	3,368,869 05	Fexhe et Ans..... 150,327 33		
"	2,312,993 89	Landen et St-Trond..... 9,369 46		
"	826,308 42			
112,152 94	35,406,996 91	2,109,918 71	8,300,135 48	1,394,475 32
"	1,663,585 46	Station de Hal..... 22,455 00		
"	1,161,597 61			
"	46,143 12			
"	1,647,103 02			
"	1,552,239 16			
"	73,168 13			
"	95,000 00			
"	6,240,836 50	22,455 00		Personnel et frais de conduite de travaux..... 178,590 84

RÉCAPITULATION.

	SECTIONS EN		TOTAL GÉNÉRAL.
	EXPLOITATION.	COURS D'EXÉCUTION.	
Établissement des sections décrétées.....	35,406,996 91	6,240,836 50	41,647,833 41
Construction des bâtiments et dépendances.....	2,109,918 71	22,455 00	2,132,373 71
Matériel des transports.....	8,300,135 48	"	8,300,135 48
Dépenses générales, personnel, frais de conduite et de bureau.....	1,394,475 32	178,590 84	1,573,066 16
Acomptes payés par anticipation à divers industriels.....	"	"	1,010,894 78 ^(*)
	47,211,526 42	6,441,882 34	53,653,408 76
A ajouter au montant général des dépenses de premier établissement, soldées sur les fonds spéciaux :			
Pour frais d'entretien et d'exploitation du chemin de fer, pendant les années 1835 et 1836, avant qu'une allocation fût portée de ce chef au budget de l'Etat			599,908 40
Montant total imputé sur les fonds spéciaux au 30 septembre 1839.....			54,253,317 16

(*) Par suite de fournitures effectuées, cette somme se trouve actuellement (12 novembre 1839) réduite à fr. 583,580 38.

Les dépenses d'établissement du chemin de fer (ainsi qu'on a pu le remarquer), sont indiquées pour les sections livrées à la circulation et pour les sections en cours d'exécution ;

Par section et par nature de dépenses ;

Pour la construction des bâtiments et dépendances ;

Pour le matériel des transports ;

Pour les frais généraux.

Il a été dépensé :

1 ^o Pour les 13 sections livrées à la circulation (1) . . . fr.	35,406,996 91
2 ^o Pour leurs bâtiments et dépendances	2,109,918 71
3 ^o Pour le matériel de transport.	8,300,135 48
4 ^o Pour les frais généraux d'établissement des mêmes sections.	1,394,475 32

Total pour les 13 sections, d'un développement de 62 lieues, avec leurs bâtiments et dépendances et le matériel de transport existant	47,211,526 42
---	---------------

Pour les sections en cours d'exécution, la dépense a été la suivante :

Établissement de la route	6,240,836 50
Stations	22,455 00
Frais généraux	178,590 84
	6,441,882 34

Enfin, la partie non encore remboursée des paiements d'à-compte faits par anticipation à divers industriels, s'élevait, au 30 septembre (2), à	1,010,894 78
--	--------------

Total égal 54,664,303 54

La somme de fr. 35,406,996-91, que nous avons indiquée comme coût des treize sections en exploitation, se répartit ainsi qu'il suit, d'après la nature des dépenses.

1 ^o Emprises de terrains	8,497,206 95
2 ^o Terrassements, ouvrages d'art et pose du rail-way.	14,531,530 95
3 ^o Bois de fondation du rail-way	1,838,814 14
4 ^o Fers (rails, coussinets, chevilles et clavettes).	10,427,291 93
5 ^o Dépenses d'inauguration	112,152 94
	35,406,996 91

Lorsque l'on réunit les sections livrées à la circulation et les sections en cours d'exécution, en ne s'attachant qu'à la nature des dépenses, l'on trouve qu'il a été payé :

(1) C'est la dépense au 30 septembre, mais il reste encore des paiements à faire sur ces sections, indépendamment de quelques travaux d'achèvement de la route et des stations.

(2) Les fournitures effectuées depuis le 30 septembre, réduisent cette avance à fr. 783,580-38.

1° Pour emprises de terrains , fr. 8,497,206-93 +3,039,227-49=	fr. 11,536,434 44
2° Pour terrassements, ouvrages d'art et pose du rail- way, fr. 14,531,530-95+1,384,144-93=	15,915,675 88
3° Pour bois de fondation du rail-way, fr. 1,838,814-14 +167,978-51=	2,006,792 65
4° Pour fers (rails , coussinets, chevilles et clavettes), fr. 10,427,291-93+1,649,485-57=	12,076,777 50
5° Frais d'inauguration (comme ci-dessus)	112,152 94
6° Pour bâtiments et dépendances.	2,132,373 71
7° Pour matériel d'exploitation	8,300,135 48
8° Pour frais généraux	1,573,066 16
9° Pour à-comptes aux industriels	1,010,894 78
Total	<u>54,664,303 54</u>

B. Chemins de fer. — Exploitation.

§ 9.

Administration.

Un règlement général du 14 octobre 1837 (*Moniteur* du 15, n° 288), avait partagé le service de l'exploitation du chemin de fer en deux branches, comprenant :

L'une, l'entretien et la police de la route, la construction et l'entretien du matériel et la traction ;

L'autre, l'organisation des convois, l'administration des recettes et la police des stations.

Ces deux branches étaient indépendantes l'une de l'autre ; la première fournissait les moyens d'exploitation, la seconde les mettait en œuvre.

Dans cette organisation, le ministre était le point de centre pour les deux branches.

L'expérience fit reconnaître le besoin d'une centralisation plus directe avec indication précise de chaque service.

Un arrêté royal du 1^{er} septembre 1838 (*Moniteur* du 12, n° 255), posa en principe qu'il y aurait un directeur unique sous les ordres du ministre, pour les chemins de fer en exploitation considérés indépendamment des lignes en cours d'exécution ou à l'étude.

Un arrêté ministériel de la même date (*Moniteur* du 12 septembre, n° 255), a donné au service de l'exploitation son organisation actuelle.

Cet arrêté, sans détruire l'unité, subdivise l'administration des chemins de fer en exploitation, en trois services principaux :

- 1° Service de l'entretien et de la police de la route ;
- 2° Id. des moyens d'exploitation ;
- 3° Id. des convois et recettes.

Chaque service a ses agents, mais tous subordonnés au directeur de l'administration, seul en rapport avec le ministre.

L'arrêté du 1^{er} septembre 1838, a déterminé, dans toutes leurs parties, les attributions et obligations des agents de tout grade appartenant à chacune des trois branches principales de l'administration.

La force des choses a voulu que l'administration des chemins de fer en exploitation, indépendamment de son service ordinaire, restât chargée des travaux d'achèvement des lignes livrées à la circulation, ainsi que des travaux des stations.

Lorsque ces travaux seront terminés, il en résultera une grande amélioration pour le service,

1^o Parce que le chemin de fer sera d'une plus facile exploitation ;

2^o Parce que les agents de l'exploitation pourront concentrer tous leurs soins sur l'exploitation même.

Nos chemins de fer se distinguent par le petit nombre d'accidents auxquels leur exploitation a donné lieu jusqu'à présent ; aussi, il faut le dire, rien n'a été épargné pour écarter, autant que possible, toute cause de danger ; l'entretien de la voie a été l'objet des soins les plus minutieux ; des gardes-police sont échelonnés le long de la route, de kilomètre en kilomètre ; le matériel est bien construit et bien entretenu ; grâce à ces précautions, nous n'avons à déplorer aucune de ces catastrophes qui, dans d'autres pays, ont signalé l'administration des compagnies ; les personnes qui ont été tuées ou blessées sur nos chemins de fer, ont, presque toujours, été victimes de leur propre imprudence, notamment pour n'avoir pas tenu compte de la disposition du règlement qui prescrit aux voyageurs de rester assis.

Nous donnons ci-après le tableau des accidents ; il n'est pas sans utilité d'en faire connaître les causes.

TABLEAU des accidents survenus sur le chemin de fer, depuis

DATES.	NOMS DES VICTIMES	CAUSES DES ACCIDENTS.
1835	Un ouvrier du nom de Paysou Vin Pays	Étant ivre, il est tombé de la voiture
1836 4 juillet	Un habitant de Vil- vorde	Cet homme a été victime de son imprudence, il s'était placé entre deux wag- gons le choc du départ le fit tomber
1837 17 août	Van Castelle, boulan- ger à Milnes	Même cause — Il s'est lancé d'un waggon, pendant que le convoi était en marche
• 20 septembre	Bougonjon	Même cause
• 8 octobre	Un adjudant des pom- piers de Gand	Même cause — Il s'était obstiné à rester debout sur la rampe d'un waggon
• 1 ^{er} novembre	Vandewallen, garde aux convois	Même cause — Il n'avait pas eu la précaution de rentrer dans une voiture, pour passer sous le viaduc près de Louvain
• 21 décembre	Un marchand de cha- cotte domestique Lacken	On pense que cet homme, qui était sourd, ne s'est aperçu que trop tard de l'arrivée du convoi — On ignore pour quel motif il se trouvait sur le rail-way
1838 11 janvier	Van Piteghem garde aux convois	On a pu saisir positivement la cause de la chute de ce garde qui tomba en voulant passer d'un char à bancs dans le waggon aux bagages
• 5 mai	Daloz, garde aux con- vois	En voulant passer sur un char à bancs non surmonté de barres de fer, il s'ac- crocha à une simple latte qui, en se détachant, lui fit perdre l'équilibre et le fit tomber
• 8 juillet	Un paysan	Son imprudence ayant perdu son chapeau, il s'est lancé d'un waggon, pen- dant que le convoi était en marche
• 3 août	Regnier G., chef de atelier à la station de Bruxelles	Occupé à ajuster un nouveau tuyau d'alimentation à une locomotive, il fut pris entre la locomotive et le tender, qu'il ordonnait de faire approcher avant de s'en aller
• 4 •	Le surveillant Dehase et un militaire dont le nom est inconnu	Des ouvriers travaillant sur un remblai de quelques mètres de hauteur, a- replacé un rail à la vue d'un convoi inattendu de troupes attelé de deux remorqueurs s'ordonnèrent mais trop tard le signal de l'arrêt. Les machi- nistes firent de vains efforts pour arrêter à temps les locomotives qui furent précipitées du haut du remblai, entraînant avec elles les 4 premières des 20 voitures du convoi
• 12 •	M. le B ^{re} Vandernoot et plusieurs per- sonnes inconnues	Le machiniste Dautremont ayant alimenté d'eau le remorqueur qu'il condui- sait, le ramena vers le convoi, avec trop de vitesse
• 20 •	M. Gabry, ingénieur, Aerden, chef gu- de, Meulemans, chauffeur	Un convoi spécial avait conduit le Roi à Ostende et revenait de nuit, le pont de la Saepe se trouvant malheureusement ouvert, la locomotive franchit l'ouverture du pont, mais, retenue par le poids des voitures qui s'étaient précipitées à sa suite dans la rivière elle vint en briser deux par son recul
• 24 •	Un soldat, déserteur étranger	Ayant voulu remonter en waggon, pendant que le convoi était en marche, il tomba sur le rail way
• 4 septembre	Thérèse Westerlinck	Même cause
• 30 •	Buckmans et Van Vol, ouvriers de l'admi- nistration	Montés sur des waggon de service, que l'on envoyait à Waremmes, ils eurent l'imprudence de détacher ces waggon, avant que le convoi fut arrêté il arriva qu'au moment où la corde fut décrochée, le waggon eut une secousse, qui les fit tomber tous deux sous les roues
• 1 ^{er} octobre	Le machiniste Her- tog	Le convoi était attelé de deux remorqueurs. Au moment de partir, Hertog se trouvait entre les 2 premières roues de celui qu'il conduisait. Le conducteur de la 1 ^{re} machine ignorant, donna le mouvement de progression et l'on ne put que le temps de retirer Hertog, avant que les roues de la locomotive n'eussent obéi entièrement à ce mouvement
29 novembre	Un voyageur inconnu	Il voulut monter en waggon lorsque le convoi était en marche. Ne pouvant y parvenir, il s'accrocha à la voiture et, après des efforts inutiles, il lâcha prise et tomba sur les rails
1839 1 ^{er} janvier	Loisse, garde aux convois	Est tombé du waggon des bagages — On ne connaît point la cause de sa chute.
• 6 •	Walry garde aux con- vois	Attant par le poteau de la lanterne placé sur le pont de Duffel, il perdit l'équilibre et tomba dans la Nèthe
• 13 •	M. Lévy	Ayant voulu descendre d'une diligence, pendant que le convoi était en marche, il tomba renversé sur les rails
• 18 •	De Bieker, machi- niste, De Ramme- ker chauffeur un ouvrier de la stat	L'explosion de la locomotive n° 288 de Stephenson, dont la vapeur avait été trop comprimée
• 28 •	Doise garde aux con- vois	Il perdit l'équilibre en passant d'une voiture à l'autre
• 30 mars	J. De Cock, garde route	Ce garde travaillait à la route, à côté des rails, lorsqu'un convoi (auquel il ne prit pas garde, malgré les avertissements réitérés du machiniste) le renversa, les jambes engagées sous les roues des voitures
• 7 juin	Le sieur Busscher	Ayant voulu monter sur un waggon, il tomba près des rails et fut touché par une des voitures du convoi

Nota Le chemin de fer a été un moyen de suicide pour deux individus qui se sont décapités en se couchant sur le rail dans l'at-

le principe de l'exploitation, jusqu'au 12 novembre 1839.

NATURE DES ACCIDENTS.	LIEUX OU LES ACCIDENTS SONT ARRIVÉS.	OBSERVATIONS.
A eu les jambes et les bras mutilés.	Section de Bruxelles.	On ignore les dates précises; il a dû subir l'amputation d'une jambe.
A été broyé par les 7 derniers waggon du convoi.	Section de Malines.	On a rapporté que cet homme était ivre.
S'est fait une blessure grave à la tête, en tombant sur les rails.	A $\frac{1}{2}$ lieue de Malines.	Le sieur Van Castele s'est guéri de cette blessure.
A eu les deux jambes tellement mutilées par les roues d'un wagon, que l'amputation a dû en être faite.	Station d'Anvers.	Il a survécu à l'amputation; il a été nommé commis au bureau d'Aeltre, lieu de son domicile.
A eu la tête fracassée par les roues de deux waggon.	Wetteren.	Cet individu se trouvait dans un état complet d'ivresse.
Balloté entre le mur du viaduc et les voitures du convoi, il tomba pour ne plus se relever, vers le milieu du viaduc.	Près de Louvain.	Le procès-verbal constate 18 blessures ou contusions.
A été écrasé. — Le convoi tout entier lui a passé sur le corps.	A 30 pas environ en-deçà de la chaussée de Laeken (section de Bruxelles).	C'est le soir, à l'arrivée du dernier convoi, que cet accident a eu lieu.
A eu le poignet droit écrasé, et par suite amputé.	Près de Vilvorde.	Van Peteghem est mort des suites de cette blessure.
A eu la tête brisée du coup d'un marche-pied.	Près de la plaine de Monplaisir.	Mort deux heures après sa chute.
Une large blessure à la tête et une luxation au bras.	Entre Vertryk et Louvain.	Ses blessures, quoique graves, ne donnaient pas de craintes pour sa vie.
La tête brisée.	Station de Bruxelles.	Décédé dans le transport à l'hôpital.
Le surveillant Deluise reçut quelques contusions et le militaire fut blessé, mais assez légèrement.	Corbeek-Loo.	
M. Vandernoot eut une côte enfoncée, et plusieurs autres personnes reçurent des blessures plus ou moins graves.	Termonde.	
Aerden et Meulemans furent tués sur place. M. l'ingénieur Cabry serré entre la locomotive et le tender, reçut de graves blessures.	Pont de la Sneppe.	Malgré la gravité de ses blessures, M. Cabry s'est entièrement rétabli.
Une des roues du dernier wagon lui coupa la jambe.	Wespelaar.	
Elle eut les deux pieds écrasés par les roues d'un wagon.	Termonde.	
Buckmans fut tué sur place. — Van Mol en fut quitte pour une légère contusion.	Waremmme.	
Hertog eut deux côtes enfoncées et plusieurs fortes contusions.	Waremmme.	Hertog s'est rétabli de ses blessures.
Il eut les doigts d'un pied broyés par les roues du wagon.	Cappelle.	
Des blessures assez fortes à la tête et quelques légères contusions.	Sempst.	Ils repris son service, environ 2 mois après l'accident.
De légères contusions.	Duffel.	A repris son service, quelques jours après l'accident.
Trois ou quatre voitures lui passèrent sur les jambes qui furent tellement mutilées qu'elles durent être amputées.	Station de Bruxelles.	M. Lévy est mort, quelques jours après l'amputation.
De Brecker eut la tête emportée. — De Ramaeker, enlevé de la machine, retomba mort. — L'ouvrier reçut une blessure à la tête.	Station de Gand.	
Les roues des voitures lui fracassèrent les deux cuisses.	Près d'Ans.	Danse est mort, après avoir subi l'amputation de la cuisse droite.
Il eut les deux jambes coupées.	Près d'Anvers.	Décédé quelques instants après son arrivée à l'hôpital d'Anvers, où il fut transporté immédiatement.
Il se fit une légère blessure à la jambe.	Aeltre.	

§ 10.

Dépenses d'exploitation.

Les dépenses d'exploitation des années 1835 et 1836, sont demeurées ce qu'elles étaient lors du rapport fait à la Chambre le 26 novembre 1838, savoir :

1835.

Exploitation d'une section pendant huit mois.

Entretien et police de la route	fr. 50,584 01	} 168,772 73
Dépenses des transports	99,955 46	
Frais de perception	18,233 26	

1836.

Exploitation d'une section pendant les quatre premiers mois, et de deux sections pendant les huit derniers mois de l'année.

Entretien et police de la route	fr. 132,637 41	} 431,135 67
Dépenses des transports	247,646 56	
Frais de perception	50,851 70	

Les dépenses, qui sont ici renseignées pour 1835 et 1836, s'élevant, pour les deux exercices, à fr. 599,908 40, ont été prélevées sur les fonds accordés pour la construction.

1837.

Exploitation de trois sections pendant les huit premiers mois de l'année, et de six sections pendant les quatre derniers mois.

Cette dépense se trouve portée dans le rapport du 26 novembre 1838, à fr. 1,155,471-91. Elle est aujourd'hui de fr. 1,189,988-62, par suite du paiement de dépenses arriérées de 1837. Cette dernière somme se répartit de la manière suivante, par nature de dépenses :

ART. 1 ^{er} . Entretien et police de la route.	fr. 346,486 35	} 1,189,988 62
ART. 2. Dépenses des transports	635,245 74	
ART. 3. Frais de perception	208,256 53	

1838.

Exploitation de six sections pendant les trois premiers mois de l'année, de huit sections pendant les quatre mois suivants, et de dix sections pendant les cinq derniers mois.

Le tableau consigné, p. 14 du rapport du 26 novembre

A reporter . . . fr. 1,789,897 02

EXERCICE 1838.

Dépenses d'entretien, de transport et de perception, à la date du 30 septembre 1839.

Art. 1^{er}. — ENTRETIEN ET POLICE DE LA ROUTE.

SECTIONS DE		SALAIRE			SOMMES.	TOTAL PAR ARTICLE.	ALLOCATION PAR ARTICLE.	RESTANT DISPONIBLE SUR LES ALLOCATIONS DU BUDGET.
		Des surveillants temporaires, employés et aides.	Des cantonniers, pontonniers, gardes et ouvriers.	Des terrassiers employés pour ouvrages extraordinaires.				
MAIN-D'ŒUVRE	Malines à Bruxelles	902 00	38,454 33	1,854 05	41,210 38	637,212 70	955,000 00	317,787 30
	Malines à Anvers		36,062 59	591 91	36,654 50			
	Malines à Termonde	127 87	37,159 44	5,195 58	42,482 89			
	Termonde à Gand	2,764 62	46,184 61	2,862 48	51,811 71			
	Gand à Bruges	1,747 88	36,676 43		38,424 31			
	Bruges à Ostende	661 13	23,093 52		23,754 65			
	Malines à Louvain	2,032 50	34,519 36	893 60	37,445 46			
	Louvain à Tirlemont	797 13	29,815 98	2,819 00	33,432 11			
	Tirlemont à Waremmes	1,148 00	62,977 15	8,238 48	72,363 63			
WAREMMES À ANS		513 00	43,344 63	10,141 08	53,998 71	151,851 07		
MATÉRIAUX ET FOURNITURES								
PERSONNEL pour le service et la surveillance des travaux					53,783 28			

Art. 2. — DÉPENSES DE TRANSPORT.

		SALAIRE			SOMMES.	TOTAL PAR NATURE DE DÉPENSE.
		Des chefs d'atelier employés temporairement.	Des conducteurs de locomotives.	D'ouvriers divers.		
MAIN-D'ŒUVRE pour l'entretien et la manœuvre du matériel.	STATIONS DE	Bruxelles	6,198 29	8,821 18	39,783 22	54,802 69
		Malines	10,513 21	13,737 80	81,137 50	105,388 51
		Anvers	3,063 75	8,479 80	21,679 48	33,223 03
		Termonde	778 75		4,658 50	5,437 25
		Gand	5,845 61	6,302 00	33,271 28	45,418 89
		Aelre	207 50		1,760 30	1,967 80
		Bruges	2,667 30	982 50	7,598 10	11,247 90
		Ostende	1,104 40	1,876 80	5,345 05	8,326 25
		Louvain	1,425 10	429 30	4,509 05	6,363 45
		Tirlemont	4,273 35	8,990 70	15,460 76	28,724 81
		Waremmes	798 00		5,483 96	6,281 96
		Ans	3,877 30	5,339 87	14,571 52	28,788 69
	FOURS À COKE DE	Monplaisir	203 25		3,018 90	3,222 15
		Malines			12,669 49	12,669 49
		Anvers			2,155 00	2,155 00
		Gand	462 00		6,018 75	6,480 75
		Ostende			68 00	68 00
	ATELIERS DE MALINES	Forges et fonderie			365 20	365 20
		Atelier des tourneurs			22,913 79	22,913 79
		Atelier des voitures			17,141 92	17,141 92
FOURNITURES.	DE CONSOMMATION	Houille, coke et bois de chauffage; graisses, huile, suif; savon; étoupes, etc.; nettoyage et éclairage			34,822 40	34,822 40
						74,878 11
	POUR L'ENTRETIEN DU MATÉRIEL	Bois de menuiserie et de charonnage, fers et serrurerie, acier, cuivre, clous; peinture, vitrerie et garniture; ustensiles divers, outils et réparation d'outils				1,214,417 88
PERSONNEL pour la direction et surveillance						46,819 94

Art. 3. — DÉPENSES DE PERCEPTION.

Art. 3. — DÉPENSES DE PERCEPTION.		SALAIRE DES OUVRIERS CHARGEURS.	TOTAL PAR NATURE DE DÉPENSE.			
MAIN-D'ŒUVRE.	STATIONS DE	Bruxelles	12,088 10			
		Malines	15,306 50			
		Anvers	5,432 00			
		Termonde	2,190 00			
		Gand	5,359 00			
		Bruges	1,617 00			
		Ostende	1,740 00			
		Louvain	3,018 00			
		Tirlemont	3,610 00			
		Ans	4,706 00			
FOURNITURES ET DÉPENSES DIVERSES			55,066 60			
PERSONNEL: directeur, contrôleurs, receveurs, commis, garde-convois, etc.			77,461 66			
			271,379 22			
TOTAL GÉNÉRAL des dépenses de l'exercice 1838				403,907 48	405,000 00	1,092 52
				2,733,187 93	3,090,000 00	356,832 07

EXERCICE 1839.**Dépenses d'entretien, de transport et de perception, à la date du 30 septembre 1839.**

		SALAIRE			SOMMES.	TOTAL PAR NATURE DE DÉPENSE.	TOTAL PAR ARTICLE.	ALLOCATION PAR ARTICLE.	RESTANT DISPONIBLE.						
		Des surveillants temporaires, employés et aides.	Des cantonniers, pontonniers, gardes et ouvriers.	Des terrassiers employés pour ouvrages extraordinaires.											
ART. 1 ^{er} . — ENTRETIEN ET POLICE DE LA ROUTE.															
MAIN-D'ŒUVRE.	SECTIONS DE														
	Malines à Bruxelles		2,944 17	28,318 49	1,985 65	33,248 31	408,895 77								
	Malines à Anvers		72 25	29,979 99	885 51	30,937 75									
	Malines à Termonde		2,588 54	31,522 67	6,205 65	40,316 86									
	Termonde à Gand		1,664 79	36,594 62	4,822 25	43,081 66									
	Gand à Bruges		3,113 32	67,659 32	14,014 71	84,787 35									
	Bruges à Ostende		3,043 59	32,089 01	2,087 59	37,220 19									
	Gand à Courtray		36 00	804 60		840 60									
	Malines à Louvain		536 00	29,241 20	100 80	29,878 00									
	Louvain à Tirlemont		2,276 63	25,560 34	3,474 97	31,311 94									
	Tirlemont à Waremme		1,185 63	37,508 79	2,548 49	41,242 91									
	Waremme à Ans		447 25	24,963 05	10,619 90	36,030 20									
	Landen à Saint-Trond														
FOURNITURES.	Matériaux					17,489 38					54,236 43				
	Chauffage, graissage, éclairage, nettoyage					2,287 02									
	Fers, métaux, serrureries, etc.					2,808 52									
	Bois, menuiserie, etc.					4,981 20									
	Outils et ustensiles et réparation d'outils .					7,701 00									
	Uniformes des gardes					9,173 56									
	Loyers et frais de bureau					2,001 69									
	Fournitures diverses et dépenses extraordinaires					7,794 06									
PERSONNEL pour le service et la surveillance des travaux					60,839 73	60,839 73									
523,971 93 955,000 00 431,028 07															
ART. 2. — DÉPENSES DES TRANSPORTS.															
MAIN-D'ŒUVRE.	STATIONS DE		SALAIRE												
			Des chefs d'atelier et surveillants temporaires.	Des conducteurs de locomotives.	D'ouvriers divers.										
	Bruxelles		4,086 34	8,639 75	42,758 94	55,485 03	361,347 95								
	Malines		7,487 46	13,577 08	69,009 69	90,074 23									
	Anvers		1,903 64	6,955 91	22,675 91	31,535 46									
	Termonde		1,009 75		3,871 75	4,881 50									
	Gand		5,278 08	8,413 05	41,490 22	55,181 35									
	Aeltre				3,437 50	3,437 50									
	Bruges		5,042 05	3,165 20	15,909 91	24,117 16									
	Ostende		3,282 60	3,225 00	15,372 65	21,880 25									
	Deynze				160 40	160 40									
	Courtray		75 60	70 00	534 35	679 95									
	Louvain		206 50		4,401 15	4,607 65									
	Tirlemont		3,736 50	10,910 32	18,766 87	33,413 69									
	Waremme		457 00		5,144 40	5,601 40									
	Ans		4,635 75	5,891 75	19,764 88	30,292 38									
	Landen														
	Saint-Trond														
	IDEM.	FOURS A COKE.										39,418 50			
		Monplaisir		924 75		4,592 53					5,517 28				
		Malines.. . . .				10,867 40					10,867 40				
		Anvers				1,902 40					1,902 40				
		Gand		1,543 00		11,014 93					12,557 93				
IDEM.	ATELIERS DE MALINES.										109,313 26				
	Ostende				2,148 22	2,148 22									
	Ans				6,425 27	6,425 27									
	Atelier des voitures		932 85		39,802 04	40,734 89									
	Id. des tourneurs		1,984 51		38,585 90	40,570 41									
	Forges et fonderie		749 00		11,678 52	12,427 52									
	Magasin central		812 25		4,269 50	5,081 75									
	Atelier des grosses réparations				10,498 69	10,498 69									
	Direction à Bruxelles. — Employés tempo- raires		6,233 50			6,233 50									
	Fournitures, ouvrages, réparations, transports de voyageurs par barque et omnibus, lors de l'interruption sur plusieurs points de la ligne, par suite d'inondation					13,041 50									
FOURNITURES.	Houille, coke et bois					270,094 75	498,482 57								
	Éclairage, graissage, nettoyage					70,492 95									
	Etoupes					22,422 91									
	Fers divers, acier, cuivre, plomb, serrurerie, etc.					71,700 47									
	Bois, menuiserie, etc.					8,343 89									
	Peinture et garnitures					2,123 39									
	Outils et réparations d'outils					21,836 76									
	Frais de bureau					3,825 26									
	Dépenses et fournitures diverses					27,642 19									
	PERSONNEL pour direction et surveillance					52,726 73					52,726 73				
1,067,522 51 1,730,000 00 662,477 49															
ART. 3. — DÉPENSES DE PERCEPTION.															
MAIN-D'ŒUVRE.	STATIONS DE		SALAIRE DES OUVRIERS CHARGEURS.												
	Bruxelles				9,263 10	9,263 10	36,662 60								
	Malines				8,557 00	8,557 00									
	Anvers				3,318 00	3,318 00									
	Termonde				1,089 00	1,089 00									
	Gand				2,960 00	2,960 00									
	Bruges				1,815 50	1,815 50									
	Ostende				2,349 50	2,349 50									
	Louvain				1,905 00	1,905 00									
	Tirlemont				1,880 00	1,880 00									
Ans				3,525 50	3,525 50										
Fournitures, ouvrages, réparations, transports de voyageurs par barque et omnibus, lors de l'interruption sur plusieurs points de la ligne, par suite d'inondation					13,041 50	13,041 50									
PERSONNEL : directeur, contrôleurs, receveurs, commis, garde-convois, etc.					248,562 93	248,562 93									
Frais de bureau, impressions, etc. Indemnités pour perte d'objets égarés					8,509 95 735 00	9,244 95									
TOTAL GÉNÉRAL des dépenses pendant les neuf premiers mois de 1839															
						307,511 98	405,000 00	97,488 02							
						1,899,006 42	3,090,000 00	1,190,993 58							

Report . . . fr. 1,789,897 02

1838, renseignait, pour les dix premiers mois de l'année, une dépense de fr. 1,619,189-77. Les dépenses des deux derniers mois, les approvisionnements d'hiver et le paiement des dépenses arriérées, ont eu pour résultat de porter les dépenses de 1838, à une somme de fr. 2,733,167-93, répartie de la manière suivante :

ART. 1 ^{er} . Entretien et police de la route.	fr. 637,212 70	} 2,733,167 93
ART. 2. Dépenses des transports . . .	1,692,047 75	
ART. 3. Frais de perception. . . .	403,907 48	

Pour les détails, nous renvoyons au tableau ci-annexé, n° IX.

1839 (les 9 premiers mois).

Exploitation de dix sections pendant neuf mois.

La dépense s'élève à une somme de fr. 1,899,006-42, qui se répartit de la manière suivante, d'après les articles du budget :

ART. 1 ^{er} . Entretien et police de la route.	fr. 523,971 93	} 1,899,006 42
ART. 2. Dépenses des transports . . .	1,067,522 51	
ART. 3. Frais de perception	307,511 98	

Pour les détails, nous renvoyons au tableau ci-annexé, n° X.

Il aura donc été dépensé, pour l'exploitation du chemin de fer, de mai 1835 à fin de septembre 1839 fr. 6,422,071 37

§ 11.

Recettes.

Les recettes du chemin de fer ont aujourd'hui trois sources distinctes :

Les voyageurs ;

Les bagages ;

Les marchandises.

Il convient en outre de faire mention de la poste dont le chemin de fer transporte gratuitement les dépêches : c'est là une source de produits indirects.

Les transports militaires doivent aussi être considérés comme prestations faites en partie gratuitement par le chemin de fer, en vue d'un service public.

L'on sait en effet, que le tarif, déjà très modéré, a été réduit de moitié pour les transports de cette espèce ; une rétribution aussi bornée ne couvre pas les frais, qu'exigent les transports militaires, transports fort onéreux par la nécessité où l'on se trouve, presque toujours, de faire venir ou de renvoyer les waggons à vide. En outre toute rétribution est supprimée lorsque les transports militaires se font par convois extraordinaires.

Les expositions d'objets d'art grèvent encore le chemin de fer par les transports gratuits qui en sont généralement la conséquence.

Peut-être serait-il plus convenable et plus conforme aux principes de la constitution en matière de comptabilité, de rendre le tarif uniformément applicable dans toutes les circonstances, sauf à augmenter, s'il le faut, les allocations portées au budget pour les branches d'administration qui font usage du chemin de fer.

L'organisation, en ce qui concerne les voyageurs, est restée ce qu'elle était dès le principe.

Jusqu'en 1837, le transport des bagages était plus ou moins précaire ; mais aussi il ne donnait lieu à aucune perception spéciale.

Un arrêté du 20 juin 1837 (*Moniteur du 21*, n° 172), a pourvu à l'organisation de ce service.

Cet arrêté pose en principe que les bagages des voyageurs ne sont transportés gratuitement, que jusqu'à concurrence de 20 kil.

Pour le poids excédant, il établit un tarif correspondant, en moyenne, à 20 cent. par 100 kil. et par lieue de parcours.

Le même arrêté a déterminé quelles sont la garantie et la responsabilité de l'administration. Il porte, art. 17, qu'en cas de perte d'objets, dont la valeur n'aura pas été déclarée, il sera remboursé au destinataire :

Pour une malle ou une caisse	fr. 100
Pour un porte-manteau, une valise, un sac de nuit ou un ballot.	40
Pour une boîte, un carton ou une caisse à chapeau	15

Le transport des marchandises n'a pu s'organiser que successivement, à cause de l'état provisoire des stations et de l'insuffisance du matériel.

Il fallait d'ailleurs, pour ne pas froisser bien des intérêts, que la transition de l'ancien mode de transport au nouveau, se fit avec certains ménagements.

L'organisation actuelle de cette branche de service est basée sur les distinctions suivantes :

1^o Transport de marchandises de toutes espèces indistinctement, au-dessous du poids de 1,000 kilog., avec obligation, de la part de l'expéditeur, de les faire accompagner ;

2^o Transport de marchandises de toutes espèces indistinctement, au-dessus de 1,000 kilog. (par tonneau) ;

3^o Location de waggons à raison d'un chargement de 3,000 kilog., *maximum* du poids toléré.

Les transports des deux dernières catégories remontent au mois d'avril dernier.

Les transports de la 1^{re} catégorie se paient à raison de fr. 0-20 par 100 kilog. et par lieue ;

Ceux de la 2^e, à raison de fr. 0-67 par tonneau et par lieue ;

Enfin, ceux de la 3^e, au prix moyen de fr. 2-70 par waggon et par lieue.

Voici du reste les tarifs :

(Tableau n^o XI.)

1^{re} catégorie. — **TARIF** des marchandises de diligence et des bagages (au-dessus du poids de 20 kilogrammes).

PRIX CALCULÉ POUR 100 KILOGRAMMES.

STATIONS DE DEPART.	DESTINATIONS.													
	BRUXELLES.	MALINES.	ANVERS.	TERMONDE.	WETTEREN.	GAND.	AELTRE.	BRUGES.	OSTENDE.	LOUVAIN.	TIRLEMONT.	LANDEN.	WAREMME.	ANS.
	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.	f. c.
BRUXELLES...	„ „	„ 80	1 60	1 70	2 40	2 70	3 50	4 30	5 10	1 60	2 30	2 80	3 40	4 20
MALINES.....	„ 80	„ „	„ 90	1 00	1 70	2 00	2 80	3 60	4 40	„ 80	1 50	2 00	2 60	3 40
ANVERS.....	1 60	„ 90	„ „	1 80	2 50	2 80	3 60	4 40	5 20	1 70	2 40	2 90	3 50	4 30
TERMONDE....	1 70	1 00	1 80	„ „	„ 70	1 00	1 80	2 60	3 40	1 80	2 50	3 00	3 60	4 40
WETTEREN....	2 40	1 70	2 50	„ 70	„ „	„ 70	1 50	2 30	3 10	2 50	3 20	3 70	4 30	5 10
GAND.....	2 70	2 00	2 80	1 00	„ 70	„ „	„ 80	1 60	2 40	2 80	3 50	4 00	4 60	5 40
AELTRE.....	3 50	2 80	3 60	1 80	1 50	„ 80	„ „	„ 80	1 60	3 60	4 30	4 80	5 40	6 20
BRUGES.....	4 30	3 60	4 40	2 60	2 30	1 60	„ 80	„ „	„ 80	4 40	5 10	5 60	6 20	7 00
OSTENDE....	5 10	4 40	5 20	3 40	3 10	2 40	1 60	„ 80	„ „	5 20	5 90	6 40	7 00	7 80
LOUVAIN....	1 60	„ 80	1 70	1 80	2 50	2 80	3 60	4 40	5 20	„ „	„ 70	1 20	1 80	2 60
TIRLEMONT...	2 30	1 50	2 40	2 50	3 20	3 50	4 30	5 10	5 90	„ 70	„ „	„ 50	1 10	1 90
LANDEN.....	2 80	2 00	2 90	3 00	3 70	4 00	4 80	5 60	6 40	1 20	„ 50	„ „	„ 60	1 40
WAREMME....	3 40	2 60	3 50	3 60	4 30	4 60	5 40	6 20	7 00	1 80	1 10	„ 60	„ „	„ 80
ANS.....	4 20	3 40	4 30	4 40	5 10	5 40	6 20	7 00	7 80	2 60	1 90	1 40	„ 80	„ „

(Suite du tableau n° XI.)

2^e catégorie. — **TARIF** provisoire pour le transport des marchandises par convois, à petite vitesse.

PRIX FIXÉ PAR TONNEAU (1,000 KIL., OU 2 MÈTRES CUBES).

STATIONS DE DÉPART.	DESTINATIONS.													
	BRUXELLES.	MALINES.	ANVERS.	TERMONDE.	WETTEREN.	GAND.	AELTRE.	BRUGES.	OSTENDE.	LOUVAIN.	TIRLEMONT.	LANDEN.	WAREMME.	ANS.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
BRUXELLES...	3 00	6 00	6 00	7 50	9 00	12 00	15 00	18 00	6 00	8 00	10 00	12 00	15 00	
MALINES.....	3 50	3 50	5 50	7 00	10 50	12 50	15 50	3 25	5 50	6 75	9 00	12 00		
ANVERS.....	3 50	6 50	7 50	9 00	12 00	15 00	18 00	6 00	8 00	10 00	12 00	15 00		
TERMONDE....	3 50	6 50	2 25	4 00	7 00	9 00	12 25	6 50	8 50	9 50	11 00	14 50		
WETTEREN....	5 75	7 50	2 25	2 00	5 50	7 50	10 25	8 50	10 00	11 00	12 50	16 50		
GAND.....	7 00	9 00	4 00	2 00	3 50	6 00	8 50	10 00	12 00	13 00	14 50	18 00		
AELTRE.....	12 00	10 50	12 00	7 00	5 50	3 50	3 00	5 50	12 50	14 50	15 50	17 00	20 50	
BRUGES.....	15 00	12 50	15 00	9 00	7 50	6 00	3 00	3 00	14 50	16 50	17 50	19 00	22 50	
OSTENDE.....	18 00	15 50	18 00	12 25	10 25	8 50	5 50	3 00	16 50	18 50	19 50	21 00	24 50	
LOUVAIN.....	6 00	3 25	6 00	6 50	8 50	10 00	12 50	14 50	16 50	2 50	4 25	6 00	9 00	
TIRLEMONT...	8 00	5 50	8 00	8 50	10 00	12 00	14 50	16 50	18 50	2 50	1 75	3 50	6 50	
LANDEN.....	10 00	6 75	10 00	9 50	11 00	13 00	15 50	17 50	19 50	4 25	1 75	2 00	5 00	
WAREMME.....	12 00	9 00	12 00	11 00	12 50	14 50	17 00	19 00	21 00	6 00	3 50	2 00	3 25	
ANS (Liège)...	15 00	12 00	15 00	14 50	16 50	18 00	20 50	22 50	24 50	9 00	6 50	5 00	3 25	

Le prix pour les stations intermédiaires sera perçu à raison de un franc et soixante-quinze centimes (fr. 1-75) par tonneau, de chacune des stations ci-dessus désignées, à la station intermédiaire suivante, et vice-versa.

3^e catégorie. — **TARIF** provisoire pour la location de waggon sur toutes les lignes (charge 3,000 kilogrammes).

PRIX FIXÉ PAR WAGGON (3,000 KIL., OU 6 MÈTRES CUBES).

STATIONS DE DÉPART.	DESTINATIONS.											
	BRUXELLES.	MALINES.	ANVERS.	TERMONDE.	GAND.	BRUGES.	OSTENDE.	LOUVAIN.	TIRLEMONT.	LANDEN.	WAREMME.	ANS.
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
BRUXELLES.....	12	26	18	30	50	60	18	30	40	48	56	
MALINES.....	12	14	15	28	48	58	14	27	37	45	50	
ANVERS.....	26	14	18	30	50	60	18	30	40	48	56	
TERMONDE.....	18	15	18	15	36	48	26	38	48	55	60	
GAND.....	30	28	30	15	22	34	40	48	58	65	70	
BRUGES.....	50	48	50	36	22	14	55	68	75	80	88	
OSTENDE.....	60	58	60	48	34	14	65	73	82	88	96	
LOUVAIN.....	18	14	18	26	40	55	65	13	20	27	36	
TIRLEMONT.....	30	27	30	38	48	68	73	13	12	18	28	
LANDEN.....	40	37	40	48	58	75	82	20	12	12	22	
WAREMME.....	48	45	48	55	65	80	88	27	18	12	12	
ANS.....	56	50	56	60	70	88	96	36	28	22	12	

Les conditions du transport des marchandises sont les suivantes :

« Le transport des marchandises s'effectue aux risques et périls de l'expéditeur et sous la surveillance de son agent; l'administration n'assume la responsabilité ni des avaries, ni des pertes, quelle qu'en puisse être la cause.

» Le chargement et le déchargement aux stations sera abandonné aux soins de l'expéditeur. Ils s'opèrent sous la direction de son agent et sous la surveillance d'un employé de l'administration.

» Les marchandises de diligence ou bagages, excédant un poids de 150 kil., doivent être chargés au moins une heure avant le départ.

» Les marchandises doivent être convenablement emballées ou enveloppées. A moins qu'elles n'occupent un waggon entier, elles portent toujours le nom de l'expéditeur, et l'adresse du destinataire.

» Après le coucher du soleil, elles ne sont plus reçues.

» Une autorisation spéciale peut seule permettre, sous certaines conditions, le transport des marchandises dangereuses ; leur introduction frauduleuse rendrait l'expéditeur passible de tous dommages-intérêts résultant du fait.

» La location de waggon, par abonnement, assure : 1° le départ immédiat par convoi public ordinaire ; 2° la faculté de modifier le chargement aux stations de passage.

» La location irrégulière assure l'expédition dans les 36 heures.

» Le déchargement s'opère dans le délai fixé pour chaque catégorie de convois. »

Ces conditions ne sont établies que d'une manière toute provisoire.

Le tableau ci-annexé, n° XII, fait connaître en détail les résultats du mois d'octobre, pour les transports des deux dernières catégories.

Sans entendre tirer des conséquences absolues de faits qui embrassent une période aussi limitée, nous ferons, sur le tableau n° XII, les remarques suivantes :

1° Pendant le mois d'octobre il a été perçu :

Sur les transports par tonneau fr. 60,783 70

Sur les transports par location de waggon. 14,007 00

La comparaison de ces deux chiffres porte à croire que plus des quatre cinquièmes des transports se font au tonneau ;

2° Le mode de transport par location de waggon est plus employé par les négociants que par les messagistes ou commissionnaires de roulage, puisque, pendant le mois d'octobre, les premiers ont loué 304 waggon, tandis que les seconds n'en louaient que 58 ;

3° Pour les transports au tonneau, les négociants l'ont emporté aussi sur les messagistes ou commissionnaires de roulage, mais dans une proportion moins marquée ; ils ont fait environ les 54 centièmes des transports de cette catégorie : 3,806 tonneaux sur 6,987 ;

4° En réunissant, pour le mois d'octobre, les transports au tonneau et par location de waggon, on trouve que les 58 centièmes des transports ont été faits par les négociants et 42 centièmes par les messagistes ou commissionnaires de roulage.

Le transport des marchandises, fort restreint encore au commencement de

l'année, a pris un développement remarquable ; c'est ce que prouve la comparaison des recettes effectuées, mois par mois, depuis le 1^{er} janvier, sur les marchandises.

Ces recettes (*voir* le tableau n° XVIII) ont été les suivantes :

Janvier	fr. 7,713 00
Février	7,159 50
Mars	6,277 50
Avril	13,097 00
Mai	24,291 50
Juin	37,998 00
Juillet	48,564 00
Août	64,272 70
Septembre	67,584 00
Octobre	74,790 70

Le matériel, quoique comprenant déjà 400 waggons à marchandises, est loin encore de suffire à tous les besoins. Les mesures prises pour l'augmenter permettront d'aller, en 1840, beaucoup au delà de ce qui aura été fait en 1839.

Le relevé général du transport des marchandises, du 1^{er} janvier au 30 octobre 1839, donne pour résultat 34,535 tonnes de marchandises transportées, qui ont produit une recette de fr. 351,747-90, ou, en moyenne, un peu plus de fr. 10 par tonneau. (*Voir* le tableau n° XVIII.)

Le transport des marchandises, quoique dans un état tout provisoire d'organisation, donne déjà des résultats satisfaisants.

Il reste à organiser le transport en détail et notamment celui des petits paquets, ainsi que le factage. Ce transport soulève des questions très délicates d'administration et d'économie publique.

Dans le transport des marchandises se trouve compris le transport des voitures ou équipages particuliers.

Les voitures se transportent sur les waggons ordinaires à marchandises, ce qui dispense l'administration d'avoir un matériel spécialement affecté à cet objet, matériel qu'il faudrait souvent renvoyer à vide ou laisser sans emploi.

Le transport des voitures est régi par le tarif des marchandises, en ce sens que chaque voiture est imposée à raison de trois tonnes de 1,000 kilog., comme représentant le chargement complet d'un wagon.

A l'exemple de ce qui se fait en Angleterre, les voyageurs ont la faculté de se placer dans leurs voitures, en payant le prix déterminé pour la troisième classe des voitures du chemin de fer.

Le transport des voitures a commencé le 20 avril dernier.

Du 20 avril au 31 octobre, on a transporté, par le chemin de fer, 1,389 voitures, sur lesquelles il a été perçu fr. 60,928-50.

Le tableau suivant fait connaître, en détail pour les mois d'octobre, et en bloc pour les mois antérieurs, les résultats du transport des voitures.

BUREAU DE DÉPART.	BUREAU DE DESTINATION.	VOITURES TRANSPORTÉES.	RECETTE	
			PARTIELLE PAR DESTINATION.	TOTALE PAR BUREAU.
BRUXELLES . . .	Malines	2	24 00	3,032 00
	Anvers	25	642 00	
	Gand	9	270 00	
	Bruges	3	150 00	
	Courtray	8	400 00	
	Ostende	10	594 00	
	Ans	17	952 00	
MALINES	Bruxelles	2	24 00	967 00
	Anvers	3	42 00	
	Termonde	1	15 00	
	Gand	4	112 00	
	Courtray	1	48 00	
	Ostende	5	590 00	
	Ans	3	136 00	
ANVERS	Malines	3	42 00	1,170 00
	Bruxelles	24	624 00	
	Gand	4	120 00	
	Bruges	2	100 00	
	Ostende	1	60 00	
	Ans	4	224 00	
GAND	Bruxelles	1	30 00	524 00
	Anvers	3	90 00	
	Bruges	2	44 00	
	Ostende	8	272 00	
	Courtray	4	88 00	
BRUGES	Anvers	1	50 00	188 00
	Gand	1	22 00	
	Ostende	2	28 00	
	Ans	1	88 00	
OSTENDE	Bruxelles	3	180 00	324 00
	Termonde	1	48 00	
	Ans	1	96 00	
COURTRAY. . . .	Anvers	2	100 00	464 00
	Bruxelles	1	50 00	
	Ostende	1	50 00	
	Ans	2	264 00	
SAINT-TROND. . .	Bruxelles	5	90 00	135 00
	Malines	1	45 00	
ANS	Bruxelles	57	3,256 00	4,772 00
	Malines	15	750 00	
	Anvers	3	168 00	
	Gand	1	70 00	
	Ostende	2	192 00	
	Courtray	3	264 00	
	Louvain	2	72 00	
Résultats du mois d'octobre 1839		254	fr.	11,576 00
Résultats du 20 avril au 30 septembre		1,135		49,352 50
Résultats du 20 avril au 31 octobre		1,389		60,928 50

Afin de donner une idée complète du mouvement des transports sur les chemins de fer, ainsi que des recettes, nous reproduisons les tableaux qui concernent les années 1835, 1836 et 1837, tableaux déjà publiés à la suite du rapport du 26 novembre 1838 (*Voir les tableaux nos XIV, XV et XVI du présent rapport*).

Nous y joignons, sous le n° XVII, le tableau présentant les résultats complets de 1838, un tableau analogue des résultats des dix premiers mois de 1839, n° XVIII, et enfin un tableau récapitulatif pour les cinq années, n° XIX.

Il résulte de l'ensemble de ces tableaux que le chemin de fer a produit :

En 1835 (8 mois)	fr. 268,997 50
En 1836	835,132 85
En 1837	1,416,982 94
En 1838	3,097,833 40
En 1839 (10 mois)	3,611,816 81
Total	<u>9,221,763 50</u>

Au 30 septembre 1839, les recettes étaient de 8,759,946 68

A la même date, les dépenses d'exploitation étaient de 6,422,071 47

D'où il résulte que, de mai 1835 à septembre 1839, le chemin de fer a produit, déduction faite des dépenses . . fr. 2,337,875 21

(Tableau n° XIV.)

Exploitation d'une section pendant 8 mois.

Mouvement des voyageurs et montant des recettes pendant les huit derniers mois de 1835.

(Les huit premiers mois de l'exploitation.)

BUREAUX.	VOYAGEURS.									RECETTES.								
	Mai.	Juin.	Juillet.	Aout.	Sept.	Octob.	Novem.	Décem.	TOTAL.	Mai.	Juin.	Juillet.	Aout.	Septemb.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	TOTAL.
BRUXELLES.....	17,210	26,794	39,841	36,964	36,923	26,146	16,764	14,701	215,342	11,248 75	18,378 40	24,813 10	22,013 25	22,993 55	16,600 30	10,426 25	9,531 35	136,004 95
MALINES.....	16,077	25,649	37,961	35,417	35,600	24,683	16,423	14,287	206,097	10,339 30	17,882 00	24,296 33	22,083 90	22,377 60	16,057 70	10,547 00	9,408 70	132,992 55
TOTAL.....	33,287	52,443	77,802	72,381	72,522	50,829	33,187	28,988	421,439	21,588 05	36,260 40	49,109 45	44,097 15	45,371 15	32,658 00	20,973 25	18,940 05	268,997 50

52.665

Exploitation d'une section pendant les quatre premiers mois et de deux sections pendant les huit derniers mois de cet exercice.

Mouvement des voyageurs et montant des recettes pendant l'année 1836.

BUREAUX.	MOUVEMENT DES VOYAGEURS.													MONTANT DES RECETTES.												
	JANVIER.	FÉVRIER.	MARS.	AVRIL.	MAI.	JUIN.	JUILLET.	AOUT.	SEPTEMBRE.	OCTOBRE.	NOVEMBRE.	DÉCEMBRE.	TOTAL.	JANVIER.	FÉVRIER.	MARS.	AVRIL.	MAI.	JUIN.	JUILLET.	AOUT.	SEPTEMBRE.	OCTOBRE.	NOVEMBRE.	DÉCEMBRE.	TOTAL.
Bruxelles	14,767	15,878	17,692	24,105	43,749	42,425	46,427	48,619	43,967	35,608	20,084	16,831	370,152	9,821 00	10,254 25	11,097 80	14,693 85	48,097 25	46,636 65	48,248 90	50,708 80	47,494 60	37,392 70	22,619 05	19,965 15	367,030 00
Malines	13,942	14,972	17,015	23,391	25,561	23,753	30,395	31,590	28,445	26,180	16,044	13,760	265,048	9,467 10	9,941 40	10,967 25	14,154 00	17,452 70	16,077 85	19,543 35	20,193 25	18,711 05	16,553 25	11,200 40	10,111 40	174,373 00
Anvers	"	"	"	"	32,169	32,351	36,015	39,545	30,674	28,652	15,028	12,237	226,871	"	"	"	"	42,298 70	41,728 70	42,397 30	45,918 45	39,409 75	32,053 95	18,938 20	16,501 85	279,246 90
Vilvorde	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4,960	4,476	9,436	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,322 65	2,160 30	4,482 95
	28,709	30,850	34,707	47,496	101,479	98,529	112,837	119,754	103,086	90,440	56,116	47,304	871,307	19,288 10	20,195 65	22,065 05	28,847 85	107,848 65	104,443 20	110,189 55	116,820 50	105,615 40	85,999 90	55,080 30	48,738 70	825,132 85

Exploitation de trois sections pendant les huit premiers mois de l'année, et de six sections pendant les quatre derniers mois.

Mouvement des voyageurs et montant des recettes pendant l'année 1837.

BUREAUX.	MOUVEMENT DES VOYAGEURS.													MONTANT DES RECETTES.													
	JANVIER.	FÉVRIER.	MARS.	AVRIL.	MAI.	JUIN.	JUILLETS.	AOUT.	SEPTEMBRE.	OCTOBRE.	NOVEMBRE.	DÉCEMBRE.	TOTAL GÉNÉRAL.	JANVIER.	FÉVRIER.	MARS.	AVRIL.	MAI.	JUIN.	JUILLET.	AOUT.	SEPTEMBRE.	OCTOBRE.	NOVEMBRE.	DÉCEMBRE.	PRODUIT du transport des bagages.	TOTAL GÉNÉRAL.
BRUXELLES.....	18,367	17,929	21,258	24,260	33,066	35,675	44,264	42,856	49,825	45,740	28,108	30,080	391,428	21,463 15	21,047 25	25,743 10	28,757 25	37,781 25	38,711 60	46,489 43	50,235 70	55,856 30	59,861 71	39,646 95	42,353 40	5,455 76	473,402 85
ANVERS.....	13,085	13,307	16,134	19,260	26,717	28,799	36,023	42,179	36,814	33,120	17,583	17,899	300,920	17,169 75	17,121 95	21,191 45	24,578 25	31,581 93	32,235 15	40,077 52	46,892 49	44,087 90	41,040 95	25,541 65	26,789 35	5,248 97	373,557 31
MALINES.....	17,139	16,435	19,930	24,171	31,794	34,594	45,203	41,096	49,083	38,354	23,146	23,372	364,317	12,370 10	11,479 55	13,863 95	16,388 65	20,566 75	21,774 50	28,491 35	25,494 20	32,608 86	27,994 75	17,287 41	18,189 65	2,076 61	248,586 33
TERMONDE.....	3,490	3,561	4,861	5,411	7,317	8,418	12,793	11,062	14,263	10,223	5,561	5,881	92,841	4,456 00	4,218 50	5,809 75	5,983 15	7,898 20	9,076 85	11,902 60	12,201 90	11,075 11	9,217 65	5,736 81	5,759 11	965 47	94,301 10
VILVORDE.....	4,632	4,234	5,502	5,891	7,563	7,998	9,276	8,527	9,263	8,399	6,192	6,250	83,727	2,217 80	2,005 85	2,633 95	2,784 15	3,492 44	3,775 76	4,211 86	4,138 55	4,222 45	3,814 40	2,924 70	2,956 10	198 96	39,376 97
LOUVAIN.....	"	"	"	"	"	"	"	"	18,441	15,750	10,661	12,817	57,669	"	"	"	"	"	"	"	"	19,361 89	15,971 53	11,288 00	13,301 01	546 06	60,468 49
WETTEREN.....	"	"	"	"	"	"	"	"	6,801	5,277	2,267	2,490	16,835	"	"	"	"	"	"	"	"	6,971 03	3,038 80	1,575 40	1,595 55	269 75	13,450 53
TIRLEMONT.....	"	"	"	"	"	"	"	"	3,215	9,701	6,078	6,572	25,566	"	"	"	"	"	"	"	"	3,847 45	12,830 55	8,307 90	9,092 30	340 65	34,418 85
GAND.....	"	"	"	"	"	"	"	"	1,644	18,750	8,816	10,892	40,102	"	"	"	"	"	"	"	"	2,892 70	32,702 29	17,142 40	19,958 34	1,892 13	74,587 86
CAPPELLE.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	638	2,179	2,817	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	277 80	924 25	"	1,202 05
DUFFEL.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,094	3,981	5,075	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	472 40	1,620 20	"	2,092 60
HAEGT.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	354	1,240	1,594	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	146 95	508 85	"	655 80
VERTRYCK.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	227	820	1,047	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	93 55	329 90	"	423 45
AUDEGHEM.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	639	639	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	458 75	"	"	458 75
TOTAL.....	56,713	55,466	67,685	78,993	106,487	115,484	147,559	145,720	189,349	185,314	110,725	125,112	1,384,577	57,676 80	55,873 10	69,242 20	78,491 45	101,320 57	105,573 86	131,172 76	138,962 84	180,923 69	206,472 63	130,441 92	143,836 76	16,994 36	1,416,982 94

Recettes des voyageurs fr. 1,399,988 58 }
Produit du transport des bagages . . . fr. 16,994 36 } fr. 1,416,982 94

Exploitation de six sections pendant les trois premiers mois de l'année, de huit sections pendant les quatre mois suivants et de dix sections pendant les cinq derniers mois.

Mouvement des voyageurs et montant des recettes pendant l'année 1838.

BUREAUX.	MOUVEMENT DES VOYAGEURS.													MONTANT DES RECETTES.													TOTAUX PAR BUREAUX POUR L'ANNÉE 1838.			
	JANVIER.	FÉVRIER.	MARS.	AVRIL.	MAI.	JUIN.	JUILLET.	AOÛT.	SEPTEMBRE.	OCTOBRE.	NOVEMBRE.	DÉCEMBRE.	TOTAL.	JANVIER.	FÉVRIER.	MARS.	AVRIL.	MAI.	JUIN.	JUILLET.	AOÛT.	SEPTEMBRE.	OCTOBRE.	NOVEMBRE.	DÉCEMBRE.	VOYAGEURS.	BAGAGES.	Produits des voyag. et bagages.	MARCHANDISES.	TOTAL GÉNÉRAL.
BRUXELLES.....	23,412	23,671	34,451	40,335	47,004	53,102	51,536	70,228	57,652	41,893	32,097	31,981	507,362	34,164 41	34,532 69	47,171 65	64,425 22	71,948 40	86,152 45	84,801 28	104,563 39	104,160 48	75,158 05	54,659 16	58,559 42	848,296 60	28,971 54	847,268 14	20,814 00	868,082 14
ANVERS.....	12,504	12,929	18,864	22,480	25,842	28,744	29,056	42,556	29,687	22,537	16,102	16,502	278,603	19,675 54	20,408 25	27,579 13	34,368 78	38,652 24	44,974 55	46,687 85	58,902 00	51,393 16	38,869 75	27,677 59	27,729 05	438,917 89	19,075 59	455,993 48	19,679 22	475,672 70
GAND.....	7,676	7,911	11,819	15,930	16,122	18,908	16,351	21,246	30,717	18,483	14,624	19,053	198,840	14,526 82	15,631 27	20,788 75	27,550 39	29,638 18	33,225 55	32,527 38	42,575 35	56,357 45	35,627 87	26,540 56	31,188 01	366,177 58	14,372 29	380,549 87	9,673 06	390,222 93
HALINES.....	16,706	17,316	24,829	26,114	30,422	34,625	35,427	83,139	39,337	30,436	23,381	22,509	384,241	13,838 76	13,991 70	18,929 60	21,075 83	23,923 55	26,831 50	29,034 10	75,297 69	35,228 74	26,746 40	20,762 45	20,132 22	325,792 54	6,857 99	332,650 53	426 00	333,076 53
LOUVAIN.....	10,756	9,364	14,051	15,826	16,483	19,832	19,455	19,469	22,491	13,494	10,604	10,643	182,468	11,550 86	10,649 79	14,351 55	18,153 85	18,703 10	22,219 99	22,966 20	22,133 68	26,720 62	17,776 60	13,354 38	14,117 35	212,697 97	4,454 13	217,152 10	5,193 00	222,345 10
TIRLEMONT.....	4,818	4,590	7,387	8,620	8,216	11,042	8,884	9,376	11,150	6,209	4,971	6,194	91,487	7,095 95	7,311 35	9,937 95	10,196 80	9,341 55	12,433 15	10,592 00	11,538 80	12,882 69	8,287 93	6,317 50	7,917 85	113,853 42	5,489 27	119,342 69	2,377 00	121,719 69
TERMONDE.....	3,732	4,133	5,823	6,718	7,593	9,353	7,588	10,278	7,767	4,464	5,396	5,334	80,179	4,325 80	4,636 74	5,893 60	6,568 90	7,501 50	8,508 75	7,568 43	9,892 48	7,790 27	6,824 82	5,673 36	5,476 13	80,660 78	2,192 32	82,853 10	.	82,853 10
VILVORDE.....	4,513	4,411	6,273	6,876	7,685	7,630	7,885	8,292	8,276	6,501	6,001	5,720	79,763	2,308 31	2,197 37	2,930 80	3,018 83	3,453 20	3,507 55	3,699 60	4,099 77	4,355 30	3,369 00	3,152 45	3,115 44	39,207 62	452 20	39,659 82	.	39,659 82
WETTEREN.....	1,772	1,815	3,276	3,240	3,824	4,342	3,880	3,633	7,335	2,828	2,569	2,363	40,877	1,248 80	1,239 35	1,996 95	2,014 70	2,350 80	2,672 50	2,540 30	2,725 60	4,908 45	2,116 40	1,939 00	1,840 05	27,592 90	729 28	28,322 18	.	28,322 18
AUDEGHEM.....	629	623	1,019	1,289	1,492	1,470	1,675	1,936	2,106	1,536	1,296	1,325	16,396	542 99	581 90	851 15	1,086 65	1,183 95	1,158 15	1,367 25	1,711 00	1,727 50	1,316 00	1,200 80	1,197 00	13,924 34	.	13,924 34	.	13,924 34
DUFFEL.....	2,569	2,647	4,195	4,727	5,815	6,462	6,603	7,320	6,100	6,709	3,644	3,741	60,532	1,142 10	1,110 85	1,692 10	1,874 80	2,288 60	2,641 65	2,754 35	3,092 48	2,550 05	2,899 70	1,603 25	1,685 75	25,335 68	.	25,335 68	.	25,335 68
CAPPELLE.....	1,601	1,614	2,653	2,550	3,279	3,691	3,844	4,127	3,495	2,703	2,443	2,046	34,046	745 55	700 55	1,065 75	1,046 15	1,325 70	1,506 00	1,613 75	1,737 15	1,498 30	1,168 35	1,067 65	886 25	14,361 15	.	14,361 15	.	14,361 15
HAËGT.....	900	900	1,493	1,458	2,029	3,127	2,698	2,589	2,236	1,622	1,195	1,116	21,363	402 45	379 20	593 55	596 95	836 15	1,390 50	1,223 10	1,160 95	1,035 35	751 40	523 75	484 40	9,377 75	.	9,377 75	.	9,377 75
VERTIK.....	491	463	788	659	724	1,032	914	887	1,231	542	563	654	8,948	218 25	202 25	325 35	282 80	303 30	407 40	380 85	363 00	503 80	237 45	235 90	276 35	3,736 70	.	3,736 70	.	3,736 70
WAREMME.....	.	.	.	3,748	4,685	5,636	4,829	4,155	4,840	3,505	2,914	2,483	36,795	.	.	.	3,203 45	3,809 35	4,705 15	4,194 15	3,623 90	4,201 90	3,172 35	2,555 30	2,363 90	31,829 45	223 13	32,052 58	432 00	32,484 58
ANS.....	.	.	.	9,187	10,783	13,390	11,403	12,498	14,078	9,168	6,734	7,965	95,206	.	.	.	24,669 93	25,905 63	35,095 93	30,830 05	38,896 29	44,007 21	29,511 65	19,574 60	22,715 74	271,207 03	12,716 79	283,923 82	.	283,923 82
LANDEN.....	.	.	.	1,006	1,322	1,732	1,680	1,506	1,819	1,283	1,005	1,082	12,435	.	.	.	489 60	627 60	859 95	848 55	804 65	918 70	670 50	520 65	573 30	6,313 50	.	6,313 50	.	6,313 50
FEKHE.....	.	.	.	619	874	1,215	1,288	858	1,043	740	524	497	7,658	.	.	.	246 90	330 40	470 55	516 10	350 05	422 55	310 95	226 05	221 65	3,095 20	.	3,095 20	.	3,095 20
BRUGES.....	.	.	.	.	.	.	.	3,245	16,844	11,064	8,174	12,003	51,330	.	.	.	.	.	.	.	7,184 95	22,585 21	16,241 50	11,480 59	14,238 33	71,730 68	1,711 01	73,441 59	.	73,441 59
AELTRE.....	.	.	.	.	.	.	.	1,093	3,071	2,184	2,177	1,661	10,186	.	.	.	.	.	.	.	669 35	1,988 65	1,423 45	1,335 70	1,103 05	6,520 20	.	6,520 20	.	6,520 20
LANDEGHEM.....	.	.	.	.	.	.	.	604	1,321	974	1,070	713	4,682	.	.	.	.	.	.	.	275 35	564 50	446 05	464 95	305 75	2,056 60	.	2,056 60	.	2,056 60
BLOEMENDAEL.....	.	.	.	.	.	.	.	283	997	886	699	685	3,550	.	.	.	.	.	.	.	126 55	442 10	377 70	288 15	304 80	1,539 30	.	1,539 30	.	1,539 30
OSTENDE.....	.	.	.	.	.	.	.	11	12,635	6,744	4,374	4,442	28,206	.	.	.	.	.	.	.	29 00	25,977 80	12,527 70	7,184 15	6,548 50	52,267 15	6,175 85	58,443 00	.	58,443 00
JABBEKE.....	.	.	.	.	.	.	.	781	974	718	707	707	3,180	.	.	.	.	.	.	.	.	321 60	422 95	293 85	287 40	1,325 80	.	1,325 80	.	1,325 80
TOTAUX PAR MOIS.	92,079	92,387	136,921	171,082	193,994	225,333	214,996	309,329	287,009	198,479	153,275	161,419	2,238,303	111,786 59	113,573 26	154,107 88	220,870 53	242,123 20	288,761 27	284,145 29	391,753 43	412,542 28	286,254 52	208,631 79	221,267 69	2,935,817 73				
														2,624 93	3,962 93	5,820 47	7,745 42	8,751 44	8,398 65	9,966 41	11,388 37	13,060 72	11,746 34	9,684 97	10,270 74		103,421 39			
														114,411 52	117,536 19	159,928 35	228,615 95	250,874 64	297,159 92	294,111 70	403,141 80	425,603 00	298,000 86	218,316 76	231,538 43		3,039,239 12			
														.	2,188 22	3,231 06	3,022 00	3,828 00	4,784 00	6,397 00	6,538 00	7,134 00	7,026 00	5,999 00	8,447 00			58,594 28		
														114,411 52	119,724 41	163,159 41	231,637 95	254,702 64	301,943,92	300,508 70	409,679 80	432,737 00	305,026 86	224,315 76	239,985 43					3,097,833 40

Exploitation de dix sections pendant les neuf premiers mois et de treize sections pendant le dixième mois.

Mouvement des voyageurs et montant des recettes, pendant les dix premiers mois de 1839.

MOUVEMENT DES VOYAGEURS.														MONTANT DES RECETTES.																
BUREAUX.	JANVIER.	FÉVRIER.	MARS.	AVRIL.	MAI.	JUIN.	JUILLET.	AOUT.	SEPTEMBRE.	OCTOBRE.	NOVEMBRE.	DÉCEMBRE.	TOTAL.	JANVIER.	FÉVRIER.	MARS.	AVRIL.	MAI.	JUIN.	JUILLET.	AOUT.	SEPTEMBRE.	OCTOBRE.	NOVEMBRE.	DÉCEMBRE.	TOTAUX PAR BUREAUX POUR LES DIX PREMIERS MOIS.				
																										VOYAGEURS.	BAGAGES.	Produit des voyages et bagages.	MARCHANDISES.	TOTAL GÉNÉRAL.
BRUXELLES.....	33,492	24,025	23,743	30,142	38,457	43,699	43,235	45,180	50,472	38,652	.	.	371,097	51,058 56	43,348 11	52,444 53	67,358 97	83,354 07	84,993 50	99,752 69	111,418 95	119,647 13	94,775 95	.	.	808,152 46	25,279 46	833,431 92	80,028 00	913,459 92
ARVES.....	15,197	12,586	13,537	15,256	19,012	20,326	23,468	24,979	25,168	19,759	.	.	189,288	24,834 75	22,274 24	30,038 15	34,534 25	41,340 56	44,741 24	54,969 44	61,377 87	62,178 25	47,082 64	.	.	423,371 39	17,992 65	441,364 04	75,318 50	516,682 54
MALINES.....	21,020	17,633	15,674	16,912	20,172	21,163	26,151	24,901	27,357	24,099	.	.	215,082	18,215 14	16,138 45	19,099 45	21,467 75	25,363 21	25,760 95	33,670 50	34,141 95	35,529 62	33,776 76	.	.	263,163 78	7,082 10	270,245 88	8,184 50	278,430 38
GAND.....	16,096	11,859	11,935	17,891	16,615	15,714	23,171	22,897	25,265	21,869	.	.	183,312	28,929 78	23,089 89	27,394 94	38,012 50	40,518 95	36,570 43	54,855 90	57,313 80	61,402 85	47,624 90	.	.	415,713 94	14,775 33	430,489 27	25,711 00	456,200 27
BRUGES.....	8,859	5,643	5,904	7,833	10,203	8,541	14,947	14,037	11,520	8,029	.	.	95,516	12,355 83	8,710 80	10,950 90	13,855 48	18,628 67	16,223 25	26,218 00	26,916 97	25,164 25	16,926 42	.	.	176,950 57	6,888 71	182,789 28	3,813 50	186,602 78
OSTENDE.....	2,561	2,460	2,513	4,401	5,808	6,470	12,284	13,491	9,747	5,219	.	.	65,934	5,625 30	4,471 40	5,794 75	9,168 50	13,322 25	16,080 00	30,029 55	43,876 05	29,693 69	13,729 65	.	.	171,791 14	15,400 80	187,191 94	8,180 00	195,371 94
LOUVAIN.....	10,934	9,121	7,856	9,291	12,948	14,973	13,682	12,334	16,963	10,885	.	.	118,987	13,692 81	12,127 10	13,787 69	16,336 75	20,641 12	23,588 62	21,943 20	21,163 75	27,543 97	18,761 13	.	.	189,586 14	4,518 39	194,104 53	41,494 15	235,598 68
TIRLEMONT.....	7,333	4,784	3,979	5,385	5,657	8,496	7,029	6,181	7,269	5,248	.	.	61,361	8,418 11	6,885 20	7,281 75	9,746 63	10,196 25	13,797 06	11,523 63	10,826 53	13,194 15	8,706 80	.	.	100,276 11	3,575 29	103,851 40	14,366 30	118,217 70
ANS.....	5,362	4,356	4,235	6,227	7,863	9,057	10,110	10,564	10,893	8,611	.	.	77,278	16,899 06	14,153 97	17,172 75	25,134 89	29,906 63	33,446 54	38,857 50	47,057 90	47,965 85	35,284 05	.	.	305,879 13	13,111 91	318,991 04	84,548 30	403,539 34
TERMONDE.....	8,512	3,929	3,718	4,820	7,439	5,133	6,446	6,265	6,003	5,926	.	.	58,191	6,949 46	4,448 80	5,526 56	7,160 77	9,792 06	7,386 13	9,689 50	9,605 55	8,987 50	8,278 90	.	.	77,823 23	1,765 97	79,591 20	837 00	80,428 20
WETTEREN.....	2,226	1,672	1,193	1,507	1,645	1,887	2,600	2,378	3,645	1,999	.	.	20,752	1,726 70	1,399 35	1,415 25	1,889 50	1,998 25	2,291 50	2,272 45	2,406 50	3,632 90	2,213 90	.	.	21,246 30	511 03	24,757 33	71 75	21,829 08
VILVORDE.....	5,333	4,460	4,736	5,060	5,498	17,484	6,535	6,030	6,206	5,338	.	.	66,679	2,865 20	2,641 31	3,020 00	3,610 25	3,874 00	10,860 25	3,747 35	3,512 50	3,638 45	3,333 15	.	.	41,102 46	256 77	41,359 23	111 00	41,470 23
WAREMME.....	2,005	1,438	1,198	2,225	2,893	3,070	3,703	2,632	3,148	2,611	.	.	24,923	1,792 90	1,466 55	1,764 50	2,944 50	3,830 00	3,802 80	4,369 00	3,488 25	4,192 10	3,587 85	.	.	31,208 15	458 06	31,666 21	6,226 90	37,893 11
AELTRE.....	1,737	1,235	925	994	1,246	1,010	2,085	1,877	1,825	1,165	.	.	14,219	1,165 15	960 65	943 25	1,022 50	1,254 00	1,038 25	1,681 45	1,869 90	2,153 85	1,344 20	.	.	13,433 20	39 83	13,473 03	129 50	13,602 53
DUFFEL.....	3,400	2,836	1,344	1,631	1,730	1,526	1,495	1,464	1,685	2,383	.	.	19,494	1,500 85	1,318 25	939 50	1,128 75	1,216 25	1,065 50	851 10	829 85	963 45	1,563 55	.	.	11,377 05	.	11,377 05	.	11,377 05
HAEGT.....	1,055	900	690	819	811	1,047	1,290	1,143	1,511	1,324	.	.	10,590	476 45	418 95	385 75	478 00	470 00	592 00	740 20	637 60	823 90	759 40	.	.	5,782 25	.	5,782 25	.	5,782 25
VERTRYK.....	668	486	408	456	669	672	723	749	921	641	.	.	6,393	290 75	224 75	246 00	300 25	398 50	403 75	405 05	399 80	491 00	381 30	.	.	3,541 15	.	3,541 15	.	3,541 15
LANDEN.....	856	560	515	966	1,083	1,316	1,534	1,329	1,460	2,548	.	.	12,187	466 80	304 80	314 00	604 80	638 50	767 25	832 10	725 30	811 25	2,691 10	.	.	8,155 60	120 22	8,275 82	277 25	8,553 07
CAPPELLE.....	2,037	1,573	334	241	258	498	834	676	735	568	.	.	7,754	912 70	742 05	309 50	215 50	213 25	355 50	473 70	404 50	479 65	381 00	.	.	4,487 35	.	4,487 35	.	4,487 35
FEINE.....	429	277	258	446	595	726	820	560	771	658	.	.	5,540	183 10	133 35	150 00	261 75	353 75	406 50	421 75	306 85	401 00	357 90	.	.	2,975 95	.	2,975 95	.	2,975 95
AUDEGHM.....	1,316	1,000	920	969	1,028	1,151	847	1,136	1,178	1,012	.	.	10,577	1,220 35	928 50	1,092 75	1,160 75	1,131 25	1,227 00	860 60	1,199 60	1,206 95	1,098 50	.	.	11,084 25	.	11,084 25	.	11,084 25
LANDEGHEM.....	831	445	456	535	691	788	947	867	700	.	.	.	7,438	395 25	207 35	264 00	328 50	410 50	459 25	533 90	450 35	465 65	381 65	.	.	3,896 40	.	3,896 40	.	3,896 40
BLOEMENDAEL.....	633	416	429	387	596	592	683	629	682	558	.	.	5,765	278 15	187 10	251 50	222 25	337 25	327 75	364 40	289 20	317 80	265 35	.	.	2,840 75	.	2,840 75	.	2,840 75
JABBEKE.....	587	381	350	525	622	576	746	705	546	601	.	.	5,639	247 80	168 60	193 00	291 25	347 00	315 00	344 50	350 80	286 25	295 15	.	.	2,839 35	.	2,839 35	.	2,839 35
VIEUX-DIEU.....	.	146	663	755	793	990	747	624	874	916	.	.	6,508	.	127 50	552 00	625 25	658 75	831 25	446 55	426 95	531 65	567 90	.	.	4,767 80	.	4,767 80	.	4,767 80
MALDEREN.....	.</																													

RÉCAPITULATION

(Tableau n° XIX.)

Du mouvement des voyageurs et du montant des recettes, du 5 mai 1835 au 31 octobre 1839.

EXERCICES.	MOUVEMENT DES VOYAGEURS.													MONTANT DES RECETTES.																
	JANVIER.	FÉVRIER.	MARS.	AVRIL.	MAI.	JUIN.	JUILLET.	AOUT.	SEPTEMB.	OCTOBRE.	NOVEMBRE.	DÉCEMBRE.	TOTAL.	JANVIER.	FÉVRIER.	MARS.	AVRIL.	MAI.	JUIN.	JUILLET.	AOUT.	SEPTEMBRE.	OCTOBRE.	NOVEMBRE.	DÉCEMBRE.	TOTAUX PAR ANNÉE.				
																										VOYAGEURS.	BAGAGES.	VOYAGEURS ET BAGAGES.	MARCHANDISES.	TOTAL GÉNÉRAL.
1835 ⁽¹⁾ .	»	»	»	»	33,287	52,443	77,802	72,381	72,522	50,829	33,187	28,988	421,439	»	»	»	»	21,588 05	36,260 40	49,109 45	44,097 15	45,371 15	32,658 00	20,973 25	18,940 05	268,997 50	»	268,997 50	»	268,997 50
1836 ⁽²⁾ .	28,709	30,850	34,707	47,496	101,479	98,529	112,837	119,754	103,086	90,440	56,116	47,304	871,307	19,288 10	20,195 65	22,065 05	28,847 85	107,848 65	104,443 20	110,189 55	116,820 50	105,615 40	85,999 90	55,080 30	48,738 70	825,132 85	»	825,132 85	»	825,132 85
1837 ⁽³⁾ .	56,713	55,466	67,685	78,992	106,457	115,484	147,559	145,720	189,349	185,314	110,725	125,112	1,384,577	57,676 80	55,873 10	69,242 20	78,491 45	101,320 57	105,573 86	131,172 76	138,962 84	180,923 69	206,472 63	130,441 92	143,836 76	1,399,988 58	16,994 36	1,416,982 94	»	1,416,982 94
1838 ⁽⁴⁾ .	92,079	92,387	136,921	171,082	193,994	225,333	214,996	309,329	287,009	198,479	153,275	161,419	2,238,303	111,786 59	113,573 26	154,107 88	220,870 53	242,123 20	288,761 27	284,145 29	291,753 43	412,542 28	286,254 52	208,631 79	221,267 69	2,935,817 73	103,421 39	3,039,239 12	58,594 28	3,097,833 40
1839 ⁽⁵⁾ .	153,479	114,525	108,316	136,466	165,530	188,527	209,469	206,277	223,868	187,562	»	»	1,694,019	200,500 94	166,726 02	202,004 72	258,469 24	311,146 52	329,091 22	402,282 91	443,110 12	461,339 31	373,629 45	»	»	3,148,300 45	112,768 46	3,261,068 91	351,747 90	3,612,816 81
TOTAL. . .	330,980	293,228	347,629	434,037	600,747	680,316	762,663	853,461	875,834	712,624	352,303	362,823	6,609,645	389,252 43	356,368 03	447,419 85	586,679 07	784,026 99	864,129 95	976,899 96	1,134,744 04	1,205,791 83	985,014 50	415,127 26	432,783 20	8,578,237 11	233,184 21	8,811,421 32	410,342 18	9,221,763 50

- (1) Exploitation d'une section pendant 8 mois.
- (2) Exploitation d'une section pendant les 4 premiers mois, et de 2 sections pendant les 8 derniers mois de l'année.
- (3) Exploitation de 2 sections pendant les 8 premiers mois de l'année, et de 6 sections pendant les 4 derniers mois.
- (4) Exploitation de 6 sections pendant les 3 premiers mois de l'année, de 8 sections pendant les 4 mois suivants, et de 10 sections pendant les 5 derniers mois.
- (5) Exploitation de 10 sections pendant les 9 premiers mois, et de 13 sections pendant le dixième mois.

C. *Routes ordinaires.*

§. 12.

Emploi du crédit des 6 et 2 millions et de l'excédant du produit des barrières depuis 1830.

Le rapport présenté à la Chambre des Représentants, le 4 mai 1838 (n° 272, session 1837-1838) a fait connaître l'emploi du crédit de six millions ouvert par la loi du 2 mai 1836.

Il résulte de ce rapport qu'à l'époque de sa présentation, il ne restait déjà plus disponible sur ce crédit qu'environ un demi-million.

Par la loi du 1^{er} juin 1838, il a été ouvert au gouvernement un nouveau crédit de 2,000,000, mais sous la condition expresse du concours des provinces, des communes et des particuliers.

Le dernier paragraphe de cette loi porte qu'il sera pourvu à cette dépense par des moyens à déterminer ultérieurement.

Les tableaux ci-annexés nos XX, XXI et XXII indiquent, par province, les routes construites, en cours d'exécution ou en projet, dont la dépense a été imputée sur les crédits de 6 et 2 millions.

Ils indiquent également les routes dont les frais de construction ont pu être imputés sur l'excédant du produit des barrières.

Le 1^{er} de ces tableaux, n° XX, comprend les routes de l'État;

Le 2^e, n° XXI, les routes provinciales;

Le 3^e, n° XXII, les routes concédées.

Une colonne de chacun de ces tableaux renseigne les sommes réellement payées jusqu'à ce jour sur le crédit des 6 millions, les fonds de celui des 2 millions n'étant pas encore réalisés.

Il résulte de ces tableaux que, depuis 1831, il aura été construit ou décrété 122 lieues de routes de l'État, de 5,000 mètres, en y comprenant toutefois celles à l'égard desquelles il n'est point encore intervenu de disposition royale, mais qui cependant ont été l'objet d'engagements formels de la part du gouvernement, savoir :

47 lieues de routes en pavage,
comportant une dépense de . . .

75 lieues en empierrement ou
gravelage, exigeant une somme de .

Total.

Depuis la même époque il aura
été construit ou décrété :

1° 140 lieues de routes provin-
ciales, pour lesquelles le gouverne-
ment a pris l'engagement de fournir
des subsides jusqu'à concurrence
de.

2° 72 lieues de routes par voie
de concession de péages, pour les-
quelles il a été accordé ou pris des
engagements de fournir des subsi-
des, s'élevant ensemble à.

IMPUTATION.		
CRÉDITS DES 6 ET 2 MILLIONS.	EXCÉDANT DU PRODUIT DES BARRIÈRES.	NON ENCORE FIXÉ.
Francs	Francs	Francs.
2,642,520	1,803,022	644,583
3,499,773	1,803,856	304,725
6,142,293	3,606,878	949,308
40,000	900,338	468,870
393,359	362,470	287,466
6,575,654	4,869,686	1,705,644
13,150,984		

Ainsi, si l'on considère la somme de fr. 1,705,644, figurant à la 3^e colonne, comme devant être ajoutée à celle de la 1^{re}, il s'ensuit que non seulement les crédits des 6 et 2 millions ont déjà reçu leur destination complète, mais que le gouvernement a pris, en outre, des engagements pour une somme d'environ fr. 300,000, engagements auxquels, s'ils sont rendus définitifs, il pourra être satisfait au moyen de l'excédant des barrières de 1840 et 1841, les travaux ne pouvant d'ailleurs être achevés avant 1842.

Il est toutefois à observer que la somme réellement payée à la date de ce jour (12 novembre 1839) sur le crédit des 6 millions, ne s'élève encore qu'à fr. 3,860,777-31.

Quoique plusieurs communications d'utilité générale et indispensables au pays restent encore à établir, de grands résultats cependant ont déjà été obtenus.

Ces résultats peuvent se résumer ainsi qu'il suit :

A la fin de 1830, la Belgique comptait 705 lieues de routes de 5,000 mètres, dont 545 lieues de routes de l'État, 148 lieues de routes provinciales et 12 lieues de routes concédées, savoir :

PROVINCES.	ROUTES			TOTAL.
	DE L'ÉTAT.	PROVINCIAL ^s	CONCÉDÉS.	
	Lieues	Lieues.	Lieues.	Lieues.
Anvers	23	13	»	36
Brabant.	80	58	»	138
Flandre occidentale . .	78	36	»	114
Flandre orientale . . .	69	7	4	80
Hainaut.	91	8	»	99
Liège	46	4	6	56
Limbourg.	51	5	2	58
Luxembourg	69	»	»	69
Namur	38	17	»	55
Total.	545	148	12	705

Au moyen de l'emploi de la somme de fr. 13,150,984 et des sommes fournies par les provinces, les communes et les particuliers, formant la réunion de toutes les ressources mises à la disposition du gouvernement, le nombre de lieues de routes de l'État, comparé à 1830, se trouvera augmenté de 122 lieues ou d'un quart environ.

Le nombre de lieues de routes provinciales sera augmenté de 140, c'est-à-dire, du double environ.

Et enfin, le nombre de lieues de routes, construites par voie de concession, sera augmenté de 72, ou sextuplé.

Il est toutefois à observer que, par suite de l'exécution du traité de paix du 19 avril 1839, des routes nouvellement construites dans le Limbourg, celles de Heerlen à Sittard et de Ruremonde à Horn, et une dans le Luxembourg, celle d'Ettelbruck à Bastogne, sur la majeure partie de sa longueur, ont été remises au gouvernement des Pays-Bas.

Ces trois routes comportent ensemble une longueur d'environ 10 lieues, et les frais de leur établissement ont nécessité une dépense approximative de fr. 900,000 qui a été imputée sur le crédit des 6 millions : ces trois routes restent comme des monuments de l'administration belge.

En exécution de l'art. 5 de la loi des barrières, du 10 mars 1838, divers subsides offerts par les provinces, les communes et les particuliers pour contribuer dans les frais de construction de routes, ont déjà été acceptés par des

dispositions royales. Ces subsides, renseignés dans le tableau ci-annexé, n° XXIII, formant un total de fr. 1,283,773 46, sont considérés comme constituant un supplément aux crédits de 6 et 2 millions, affectés à l'exécution de nouvelles communications, et ils seront exclusivement employés à cet usage; toutefois, la somme indiquée ci-dessus comprend un grand nombre d'actions, souscrites pour obtenir la construction de certaines routes, par des communes et des particuliers, qui recevront un intérêt de 4 p. % sur le produit des barrières de ces routes, mais après prélèvement des frais d'entretien et d'amélioration.

Le montant de ces subsides, versés jusqu'à ce jour dans les caisses de l'État et mis à la disposition du département des travaux publics, ne s'élève encore qu'à fr. 256,350.

Nous complétons les renseignements sur les routes, par le *tableau récapitulatif* du produit des barrières de 1831 à 1839 inclusivement, n° XXIV, et par le tableau comparatif du produit de *chaque barrière*, dans chaque province, en 1838 et 1839, n° XXV.

(Tableau n^o **XX.**)

ROUTES DE L'ÉTAT.

Routes construites ou en construction depuis 1830.

NUMÉRO D'ORDRE.	INDICATION DES ROUTES.	DATE DE L'ARRÊTÉ ROYAL DÉCRÉTANT LA ROUTE.	LONGUEUR.		MONTANT DE LA DÉPENSE Y COMPRIS LES INDEMNITÉS DE TERRAIN	IMPUTATION.			SUBSIDES FOURNIS PAR			SOMMES RÉELLEMENT PAÏÉES SUR LE CRÉDIT DE 6,000,000.	OBSERVATIONS	
			ROUTES PAVÉES.	ROUTES EMPIERRÉES.		CRÉDITS DE 6 ET 2 MILLIONS.	PRODUIT DES BARRIÈRES.	NON DÉTERMINÉE.	LA PROVINCE.	LES ACTIONNAIRES	LES COMMUNES OU LES PARTICULIERS			
Province d'Anvers.														
Routes construites ou en construction depuis 1830.														
1	Turnhout à Diest, section achevée, au pavage près, de Turnhout à Gheel	14 oct. 1834.	17,240	»	98,759 59	»	98,759 59	»	»	»	»	»	La province s'est chargée du transport des pavés à payer la somme de 220,000 fr. sur laquelle elle a touché 120,000 fr.	
	Fourniture et transport des pavés	»	»	»	433,000 00	433,000	»	»	»	»	»	137,793 03		
2	Anvers vers Berg-op-Zoom. (Lacune.)	15 oct. 1838.	4,510	»	23,990 00	»	14,490 00	»	»	»	9,500	»		
Routes pour lesquelles le gouvernement a pris des engagements.														
3	Lierre à Oostmalle	»	24,000	»	400,000 00	»	»	100,000	»	»	»	»	Nota. Voir pour le surplus le tableau des routes provinciales.	
			45,750	»	955,749 59	433,000	113,249 59	100,000	»	»	9,500	137,793 03		

Province de Brabant.

1	Bruxelles vers Ninove	"	2,600	"	186,873 00	"	186,873	"	"	"	"	"	"	Cette route est inscrite à la circu- lation
2	Diest à Hasselt, section de Diest à Haelen	23 avril 1834.	8,298	"	201,850 00	"	201,850	"	"	"	"	"	"	Id
3	Turnhout à Diest, section de Diest à la limite de la pro- vince	1 ^{er} juil. 1839.	6,849	"	201,849 00	201,849	"	"	"	"	"	"	"	Nota Voir pour le surplus les ta- bleaux des routes provinciales et conciées.
			14,747	"	590,272 00	201,849	388,423	"	"	"	"	"	"	

Province de la Flandre occidentale.

1	Furnes vers Dunkerque	"	"	7,163	59,900 00	"	59,900	"	"	"	"	"	"	Cette communi- cation est inscrite dans la loi de la circulation Idem
2	Furnes à Nieupoort	15 juin 1837.	"	9,150	134,412 46	134,412 46	"	"	"	"	"	122,399 39	"	Idem
3	Wervicq à Comines	30 avril 1838.	2,517	"	65,198 23	19,798 23	"	"	30,000	"	15,400	15,774 23	"	Idem
4	Thielt à Eecloo. Partie située dans la Flandre occidentale .	2 mai 1838 et 14 nov. 1838.	9,589	"	165,829 00	55,176 00	"	"	55,176	"	55,176	"	"	Idem
5	Iseghem à Roulers	23 mai 1838.	6,320	"	144,301 00	64,301 00	"	"	30,000	"	50,000	39,621 55	"	Idem
6	Pervyse à Dixmude	28 juin 1838.	6,875	"	231,693 00	77,231 00	"	"	154,462	"	"	"	"	
7	Kerkhove à Vive-St-Éloy . . .	20 août 1838.	6,675	"	135,239 00	78,239 00	"	"	50,000	"	7,000	"	"	

Routes décrétées mais non encore en cours d'exécution.

8	Dixmude à Roulers	28 juin 1838.	18,500	"	400,000 00	"	"	133,333	"	"	"	"	"	
9	Poperinghe vers Cassel	16 oct. 1839.	4,684	"	146,500 00	"	"	64,250	"	"	"	"	"	Le reste de la dépense sera payé par la province et les communes

Routes pour lesquelles le gouvernement a pris des engagements.

10	Ostende à Blankenberghe . . .	"	5,445	"	74,162 92	"	"	20,000	"	"	"	"	"	
11	Dottignies vers Roubaix	"	2,934	"	102,500 00	"	"	57,000	"	"	"	"	"	Nota Voir pour le surplus les ta- bleaux des routes provinciales,
			63,739	16,313	1,655,436 61	429,157 69	59,900	274,583	319,638	"	127,576	177,793 17		

NUMÉRO D'ORDRE.	INDICATION DES ROUTES.	DATE DE L'ARRÊTÉ ROYAL DÉCRÉTANT LA ROUTE.	LONGUEUR.		MONTANT DE LA DÉPENSE Y COMPRIS LES INDEMNITÉS DE TERRAIN.	IMPUTATION.			SUBSIDES FOURNIS PAR			SOMMES RÉELLEMENT PAVÉES PAR LE CRÉDIT DE 6,000,000.	OBSERVATIONS.	
			ROUTES PAVÉES.	ROUTES EMPIERREES.		CRÉDITS DE 6 ET 2 MILLIONS.	PRODUIT DES BARRIÈRES.	NON DÉTERMINÉE.	LA PROVINCE.	LES ACTIONNAIRES	LES COMMUNES OU LES PARTICULIERS			
Province de la Flandre orientale.														
1	Bruxelles vers Audenarde, par Ninove, comprenant trois sec- tions :													
	1 ^o Ninove à Voorde	29 déc. 1833.	4,811	"	87,528 64	"	87,528 64	"	"	"	"	"	"	Ces deux sections sont livrées à la circulation.
	2 ^o Voorde à Ophasselt	24 avril 1835.	4,672	"	150,526 20	"	150,526 20	"	"	"	"	"	"	
	3 ^o Ophasselt à Nederbrakel . .	10 mars 1838.	9,312	"	368,914 00	368,914 00	"	"	"	"	"	121,944 06		
2	Renaix à Lessines, section de Renaix à la limite de la Flan- dre orientale et du Hainaut.	10 mars 1838.	3,567	"	146,269 72	146,269 72	"	"	"	"	"	112,969 72	Les travaux vien- nent d'être termi- nés.	
			22,362	"	753,238 56	515,183 72	238,054 84	"	"	"	"	234,913 78	Nota Voir pour le surplus les ta- bleaux des rou- tes provinciales et concedées.	
Province de Hainaut.														
1	Lessines vers Renaix	7 mai 1833. 16 juin 1835. 18 juillet 1836.	14,116	"	589,861 66	"	589,861 66	"	"	"	"	"	"	Cette route est complètement aché- vée.
2	Tournay à la frontière, vers St-Amand, achèvement de cette route jusqu'à la fron- tière française. (Lacune). . .	"	"	"	10,900 00	"	10,900 00	"	"	"	"	"	"	Idem.
			14,116	"	600,761 66	"	600,761 66	"	"	"	"	"	"	Nota. Voir pour le surplus les ta- bleaux des rou- tes provinciales et concedées.

Province de Liège.

1	Terwagne à la limite de la province de Namur, vers Marche.	19 déc. 1833.	"	6,709 50	95,869 80	"	95,869	"	"	"	"	"	"	Route complé- tément terminée
2	Namur à Hannut, section de Hannut à la limite de la province	11 janv. 1837.	"	12,469 00	245,128 00	245,128 00	"	"	"	"	"	(1)	"	(1) Voir la par- tie située dans la province de Na- mur
3	Huy à Tirlemont, section de Hannut à la limite de la province de Brabant	23 juin 1837 et 17 janv. 1838.	8,411	"	315,669 00	315,669 00	"	"	"	"	"	"	100,911 95	"
4	Bastogne à Aywaille, section d'Aywaille à Werbomont . .	25 août 1837.	"	14,842 00	255,522 59	255,522 59	"	"	"	"	"	(1)	"	(1) Voir la par- tie située dans le Luxembourg Cette route est tra- versée à la circulation
5	Aywaille à Remouchamps . .	12 mai 1838.	"	3,246 00	245,484 00	245,484 00	"	"	"	"	"	"	37,684 32	"

Routes décrétées mais non encore en cours d'exécution.

6	Liège à Maestricht, par Visé . .	6 juin 1839.	11,800	"	550,000 00	290,000 00	"	"	140,000	111,500	8,500	"	"	"
7	Huy à Stavelot, 1 ^{re} section de Huy à la route de Marche à Terwagne.	30 juin 1839.	"	16,000 00	480,000 00	"	"	224,725	120,000	106,400	28,875	"	"	"

Routes et ouvrages pour lesquelles le gouvernement a pris des engagements.

8	Pont sur l'Emblève à Aywaille.	"	"	"	60,000 00	"	"	60,000	"	"	"	"	"	Les concessions sur la route de Beaufort ont été faites en vue de l'enga- gement à faire pour cette route
9	Hannut ou Lincent à Landen .	"	4,980	"	120,000 00	"	"	120,000	"	"	"	"	"	
10	Élargissement de la traverse de Liège (rue Sous la Petite Tour).	10 août 1839.	"	"	210,000 00	"	"	90,000	30,000	"	90,000	"	"	
				28,522	53,206 50	2,577,672 39	1,351,803 59	95,869	404,725	290,000	217,900		138,596 27	Voix Ven pour le surplus les in- térêts des rou- tes provinciales et concedées

NUMÉRO D'ORDRE.	INDICATION DES ROUTES.	DATE DE L'ARRÊTÉ ROYAL DÉCRETANT LA ROUTE.	LONGUEUR.		MONTANT DE LA DÉPENSE Y COMPRIS LES INDEMNITÉS DE TERRAIN	IMPUTATION.			SUBSIDES FOURNIS PAR			SOMMES EFFECTIVEMENT PAIÉES SUR LE CRÉDIT DE 6,000,000	OBSERVATIONS.	
			ROUTES PAYÉES.	ROUTES EMPRIÉREES.		CRÉDITS DE 6 ET 2 MILLIONS	PRODUIT DES BARRIÈRES.	NOT DÉTERMINÉE.	LA PROVINCE	LES ACTIONNAIRES	LES COMMUNES OU LES PARTICULIERS			
Province de Limbourg.														
1	Embranchement entre les routes de 1 ^{re} classe, nos 4 et 7, par Veldtweeselt et Lanaken . . .	23 nov. 1833.	"	10,073	127,910 00	"	127,910	"	"	"	"	"	Ponte à re- la circulation	
2	Hasselt à Diest, section de Has- selt à la limite de la province.	23 avril 1834 et 23 janv. 1835.	19,010 40	"	462,533 00	"	462,533	"	"	"	"	"	Idem	
3	Diest à Beeringen	16 juillet 1836.	13,215 00	"	381,983 00	381,983 00	"	"	"	"	12,000	366,458 01	Idem	
4	Sittard à Heerlen	21 nov. 1836.	"	15,936	179,528 45	153,032 35 (1)	"	"	"	"	"	145,195 13	Routes situées entièrement dans la partie cédée	
5	Ruremonde à Horn	13 déc. 1837.	522 00	4,354	270,251 89	171,470 80 (2)	"	"	73,660	"	"	170,045 80	1-2) Ces deux communes forment la part de la dé- pense incombant au gouvernement provincial	
6	Tongres à Bilsen.	23 sept. 1838. 30 avril 1839.	11,065 00	"	325,318 00	210,091 00	"	"	80,000	"	35,227 46	50,458 28	3) Le surplus de la dépense, rattaché par les deux gou- vernements res- pectifs.	
			43,812 40	30,365	1,747,524 34	916,577 15	590,443	"	153,660	"	47,227 46	732,157 76	Nota Voir pour le surplus le ta- bleau des routes provinciales	
Route à l'étude et pour laquelle le gouvernement a sollicité le concours de la province et des communes.														
1	Hasselt à Maeseyck	Pour mémoire.												

Province de Luxembourg.

1	Dinant à Neufchâteau, section comprise entre la limite de la province de Namur, près d'Ave et le pont sur la Lesse, à Neupont.	8 juillet 1833.	"	4,510	68,264 40	"	68,264 40	"	"	"	"	"	"	Route livrée à la circulation.
2	Habay-la-Neuve à la Corne du Bois des Pendus	25 oct. 1833.	"	10,376	73,272 25	"	73,272 25	"	"	"	"	"	"	Idem.
3	Terwagne à Marche, section de Marche à la limite de la province de Namur	6 juin 1834.	100	4,304	67,047 00	"	67,047 00	"	"	"	"	"	"	Idem.
4	Champlon à Recogne	16 juin 1835.	385	25,071	180,236 56	"	180,236 56	"	30,000	"	10,000	"	"	Idem.
5	Bastogne à Aywaille, section de Bastogne à la limite de la province de Liège.	18 juin 1836.	690	46,728	628,884 00	628,884 00	"	"	30,000	"	"	"	783,977 93	Idem.
6	Recogne à Bonillon	22 mars 1837.	"	27,755	407,988 01	407,988 01	"	"	"	"	"	"	361,241 48	
7	Bastogne à Ettelbruck (2 sections)	20 avril 1837.	"	40,665	700,174 35	700,174 35	"	"	"	"	"	"	644,388 46	
8	Champlon à Laroche.	23 mai 1838.	36	13,020	171,497 94	"	171,497 94	"	"	"	"	"	"	
				1,211	172,429	2,297,364 51	1,737,046 36	560,318 15	"	60,000	"	10,000	1,789,607 87	Nota. Voir pour le surplus le tableau des routes provinciales.

Province de Namur.

1	Dinant à la limite, vers Neufchâteau.	1 ^{er} déc. 1830, gouvern. prov.	"	27,442	655,243 35	"	655,243 35	"	"	"	"	"	"	Route livrée à la circulation.
2	Marche à Terwagne, section de la limite vers Marche à la limite vers Terwagne.	26 avril 1833.	"	15,334	304,616 00	"	304,616 00	"	"	"	"	"	"	Idem.
3	Namur à Hannut, section de Namur à la limite de la province	6 juin 1834.	"	16,700	195,175 00	195,175	"	"	"	"	"	"	289,231 86	(v) (x) Y compris les dépenses pour la partie située dans la prov. de Liège.
4	Beauraing à Bonillon (2 sections)	11 janv. 1837. 13 mars 1837. 4 avril 1837.	"	34,563	362,504 00	362,504	"	"	"	"	"	"	311,357 23	

Routes décrétées mais non encore en cours d'exécution.

5	Embranchement du Tilleul d'Oret à Neupont	22 janv. 1839.	"	10,551	139,329 11	"	"	80,000	"	"	"	"	"	Nota. Voir pour le surplus le tableau des routes provinciales et concédées.
			"	104,590	1,656,867 46	557,679	959,859 35	80,000	"	"	"	"	600,589 09	

64

ROUTES PROVINCIALES.

Routes construites ou en construction depuis 1830.

N° D'ORDRE.	INDICATION DES ROUTES.	DATE DE L'ARRÊTÉ ROYAL DÉCRÉTANT LA ROUTE.	LONGUEUR.		MONTANT DE LA DÉPENSE Y COMPRIS LES INDEMNITÉS DE TERRAIN.	SUBSIDE DE L'ÉTAT.			SOMMES RÉELLEMENT PAYÉES SUR LE CRÉDIT DE 6,000,000.	OBSERVATIONS.	
			ROUTES PAVÉS.	ROUTES EMPIÉRÉES.		CRÉDITS DE 6 ET 2 MILLIONS.	PRODUIT DES BARRIÈRES.	NON DÉTERMINÉ.			
Province d'Anvers.											
1	Malines à Heyst-op-den-Berg	10 avril 1834. 7 mai 1834.	18,540	"	419,682 89	"	"	"	"	Cette route est livrée à la circulation.	
2	Lierre à Aerschot.	10 avril 1834. 22 mai 1834.	26,070	"	574,891 03	"	140,000	"	"	Idem.	
3	Lierre à Herenthals.	29 nov. 1834. 26 janv. 1835. 6 octob. 1836.	21,095	"	350,118 52	"	30,000	"	"	Idem.	
4	Wolverthem à Tamise.	28 août 1838.	14,937	"	151,012 00	"	50,000	"	"	Le gouvernement intervient pour un tiers dans la dépense d'exécution.	
5	Hoogstraeten à Oostmalle.	1 ^{er} janvier 1839.	11,000	"	240,000 00	"	10,000	50,000	"	Le gouvernement intervient pour un quart. Il n'y a que la 1 ^{re} section en construction.	
6	Herenthals à Gheel.	28 février 1829.	12,550	"	167,000 00	"	23,000	32,670	"	Le gouvernement intervient pour un tiers. Il n'y a que la 1 ^{re} section en construction.	
			104,192	"	1,902,704 44	"	233,000	82,670	"	Le gouvernement a également promis d'intervenir pour un tiers dans la continuation de la route de Heyst op-den-Berg.	

Province de Brabant.

1	Bruxelles à Wemmel. (Lacune.) . . .	"	2,428	"	19,180 44	"	"	"	"	Cette route est livrée au roulage.
2	Bruxelles vers Tamise, par Wolverthem et Londerzeel.	12 janvier 1837.	13,180	"	99,413 00	"	"	"	"	Idem.
3	Bruxelles à Haegt. (Lacune.) . . .	"	4,000	"	94,011 52	"	"	"	"	Idem.
4	Hal à Mont-St-Jean par Tourneppe, y compris divers embranchements . .	"	"	"	118,077 36	"	"	"	"	Idem.
5	Vilvorde à Alost	"	19,100	"	136,934 66	"	"	"	"	Cette route a été construite de 1826 à 1834. Les frais de construction de l'embranchement de Vilvorde à Penthuy sont compris dans la somme ci-contre.
6	Bruxelles à Namur, par Gembloux, section de Gembloux à Namur.	"	"	17,500	191,563 30	"	"	"	"	Cette route a été achevée en 1833.
7	Hal à Nivelles	7 décem. 1833.	17,030	"	482,000 00	"	40,000	"	"	
8	Nivelles à Wavre, section de Nivelles à Genappe	24 juillet 1837.	5,951	"	126,500 00	40,000	"	"	40,000	Ce subside est accordé pour toute la route de Nivelles à Wavre.
9	Wemmel à Merchtem	24 juillet 1837.	7,610	"	126,898 00	"	"	"	"	
10	Huy à Tirlemont	24 juillet 1837.	9,832	"	353,500 00	"	40,000	"	"	Route terminée.
11	Wavre à Nivelles, section de Genappe à Wavre.	15 octob. 1838.	18,716	"	488,417 00	"	"	"	"	
12	Clabecq à Braine-le-Château	20 novem. 1838.	"	4,965	85,000 00	"	"	"	"	
13	Tirlemont à Diest.	10 avril 1838.	16,120	"	622,375 00	"	155,593	"	549	Le gouvernement contribue pour un quart dans la totalité des frais d'exécution.

Routes pour lesquelles le gouvernement a pris l'engagement de fournir des subsides.

1	Malines à Tervueren	"	24,120	"	276,000 00	"	"	18,000	"
2	Wavre à Hannut	"	31,747	"	339,598 60	"	"	200,000	"
3	Braine-le-Château à Mont-St-Pont. . .	"	6,000	"	108,000 00	"	"	27,000	"
4	Tubize à Hondzocht.	"	3,005	"	64,000 00	"	"	16,000	"
			179,334	22,465	4,231,468 88	40,000	235,593	261,000	40,549

N° D'ORDRE.	INDICATION DES ROUTES.	DATE DE L'ARRÊTÉ ROYAL DÉCRÉTANT LA ROUTE.	LONGUEUR.		MONTANT DE LA DÉPENSE Y COMPRENANT LES INDEMNITÉS DE TERRAIN.	SUBSIDE DE L'ÉTAT.			SOMMES RÉELLEMENT PAIÉES SUR LE CRÉDIT DE 6,000,000.	OBSERVATIONS.	
			ROUTES PAVÉES.	ROUTES EMPIÉRRÉES.		CRÉDITS DE 6 ET 2 MILLIONS.	PRODUIT DES BARAÏÈRES.	NON DÉTERMINÉ.			
Province de la Flandre occidentale.											
1	De Steenbrugge, par Lophem, à la route provinciale de Bruges à Thourout	25 sept. 1837	2,340	"	23,792 00	"	"	"	"		
2	Du pont de Leffinghe au pont de Snaeskerke, le long de la rive gauche du canal de Plasschendaale à Nieuport.	"	2,433	"	19,800 00	"	"	"	"		
			4,773	"	43,592 00	"	"	"	"		
Province de la Flandre orientale.											
1	Alost à Audenarde	"	83,125	"	563,628 62	"	"	"	"	Route terminée.	
2	Renaix vers Tournay, section de Renaix à la limite de la province de Hainaut	28 avril 1835.	2,279	"	91,000 00	"	43,800	"	"	Cette route est concédée à la province.	
3	Gand à Handelghem	18 juillet 1836.	18,900	"	180,443 00	"	"	"	"		
4	Ninove à Enghien.	13 avril 1838.	5,450	"	197,720 00	"	"	"	"		
5	St-Nicolas à Kieldrecht	18 avril 1838.	16,486	"	144,848 00	"	"	"	"		
6	Renaix à Berchem	30 avril 1838.	9,141	"	275,470 00	"	"	"	"		
7	Thielt à Eecloo, partie située dans cette province	2 mai 1838.	20,377	"	150,900 00	"	"	"	"		
8	Lokeren à Oosterzeele	12 mai 1838.	23,122	"	124,903 00	"	"	"	"		
			128,880	"	1,728,912 62	"	43,800	"	"		

Province de Hainaut.

1	Tournay vers Renaix	13 février 1830. 11 octob. 1833.	10,448	"	389,908 00	"	120,000	"	"	Cette route est encastrée dans la province
---	-------------------------------	---	--------	---	------------	---	---------	---	---	--

Routes décrétées mais non encore en cours d'exécution.

2	Châtelet à la limite de la province de Hainaut, vers Fosses.	23 sept. 1838.	"	8,753	137,000 00	"	"	45,000	"
			10,448	8,753	526,908 00	"	120,000	45,000	"

Province de Liège.

Néant.

N° D'ORDRE.	INDICATION DES ROUTES.	DATE DE L'ARRÊTÉ ROYAL DÉCRÉTANT LA ROUTE.	LONGUEUR.		MONTANT DE LA DÉPENSE Y COMPRIS LES INDEMNITÉS DE TERRAIN.	SUBSIDE DE L'ÉTAT.			SOMMES RÉELLEMENT PAYÉES SUR LE CRÉDIT DE 6,000,000.	OBSERVATIONS.	
			ROUTES PAYÉES.	ROUTES EMPIERRÉES.		CRÉDITS DE 6 ET 2 MILLIONS.	PRODUIT DES BARRIÈRES.	NON DÉTERMINÉ.			
Province de Limbourg.											
1	Hasselt à St-Trond.	31 août 1835.	16,028	»	465,111 81	»	96,111 81	»	»	Route livrée à la circulation.	
2	Ruremonde à Venloo.	24 mars 1836.	»	22,809	236,541 21	»	»	»	»	Route terminée, mais comprise dans la partie cédée.	
		12 nov. 1836.									
			16,028	22,809	701,653 02	»	96,111 81	»	»		
Province de Luxembourg.											
1	Virton à Mersch, par Arlon.	»	429	49,971	209,459 22	»	91,000	»	»	Route terminée, mais comprise presque en entier dans la partie cédée.	
2	Arlon à Bouillon, section d'Étalle à Florenville.	1 ^{er} juin 1839.	»	22,148	62,800 00	»	»	»	»	Le gouvernement a accordé un subside de 15,000 fr. par lieue.	
			429	72,119	272,259 22	»	91,000	»	»		

Province de Namur.

1	Andenne vers Ciney.			14,083	171,334 21	"		"	"	
2	Falmignoul à Beauraing	"	"	11,857	136,736 08	"		"	"	
3	Rouillon au Tilleul de Fraire, section de Rouillon à Somtet.	25 août 1832. 24 sept. 1832. 28 août 1834.	"	14,24	131,280 05	"	"	"	"	
	Même route, section de Somtet au Tilleul de Fraire	8 mars 1837.	"	12,749	171,000 00	"	"	"	"	
4	Namur à Châtelet : 1 ^o section de Salzinne à Floreffe	15 nov. 1837.	"	9,040	97,300 00	"	32,433 33	"	"	Le Gouvernement intervient pour un tiers dans la totalité des frais d'exécution de la route entière
	2 ^o Section de Floreffe à Fosses.	9 avril 1838.	"	7,197	85,200 00	"	28,400 00	"	"	
5	Fosses à Philippeville : 1 ^o section de Somtet à Philippeville	26 mars 1838.	"	12,144	147,200 00	"	"	49,000	"	Idem
	2 ^o Section de Fosses à Somtet.	30 nov. 1838.	"	10,534	93,700 00	"	"	31,200	"	Idem
6	Ciney à Rochefort : 1 ^o section de Ciney au bois de St-Remy	3 sept. 1838.	"	15,559	221,400 00	"	"	"	"	Les travaux ne sont pas encore adjugés
	2 ^o Section du bois de St-Remy à Rochefort.	20 juin 1839.	"	6,357	"	"	"	"	"	
7	Ohey à Havelange	15 oct. 1838.	"	9,883	106,850 00	"	"	"	"	

Routes décrétées mais non encore en cours d'exécution.

8	Châtelet à Anthée, section de Mettet à Gougnyes.	23 mars 1839.	"	5,924	"	"	"	"	"	Les travaux ne sont pas encore adjugés
9	Tilleul de Fraire vers Thully	28 mars 1839.	"	10,369	"	"	"	"	"	Idem
10	Gribelle à Gedinne.	8 juillet 1839.	"	3,264	"	"	"	"	"	Les travaux ne sont pas encore adjugés
				143,200	1,382,000 34	"	60,833 33	80,200	"	

(Tableau n° **XXII.**)

ROUTES CONCÉDÉES.

Routes construites ou en construction depuis 1830.

N° D'ORDRE.	INDICATION DES ROUTES.	DATE DE L'ARRÊTÉ ROYAL DÉCRÉTANT LA ROUTE.	LONGUEUR.		MONTANT DE LA DÉPENSE PRÉSUMÉE.	SUBSIDE DE L'ÉTAT.			SUBSIDES FOURNIS PAR		SOMMES RÉELLEMENT PAYÉES SUR LE CRÉDIT DE 6,000,000.	OBSERVATIONS.	
			ROUTES PAYÉES.	ROUTES EMPLUMÉES.		CRÉDITS DE 2 ET 6 MILLIONS.	PRODUIT DES BARRIÈRES.	NON DÉTERMINÉ.	LA PROVINCE.	LES COMMUNES OU LES PARTICULIERS.			
Province d'Anvers.													
Néant.													
Province de Brabant.													
Routes concédées dont la propriété revient à l'État.													
1	Route réunissant l'extrémité de la Rue Royale, hors de la porte de Schaerbeek, à Bruxelles, et le pont de Laeken.	15 août 1833.	1,685	"	136,000	"	15,000	"	7,000	16,000		Cette route est construite	
2	Auderghem à Boitsfort.	4 déc. 1835.	2,356	"	27,345	"	"	"	"	"		Cette route est en construction	
Routes concédées dont la propriété revient à la province.													
Néant.													
Routes concédées dont la propriété revient à des communes.													
1	Bruxelles à Leeuw-St-Pierre, par Forest	17 août 1834.	10,268	"	65,676	"	"	"	"	"		Cette route est construite	
			14,289	"	229,021	"	15,000	"	7,000	16,000			

Province de la Flandre occidentale.

Néant.

Province de la Flandre orientale.

Routes concédées dont la propriété revient à l'État.

1	Grembergen à Elversele . . .	7 mai 1834.	6,931	"	37,800	"	1,400	"	"	"	Cette route est achevée.
2	Enghien à Grammont, section de Grammont à la limite de la Flandre et du Brabant . . .	29 août 1834.	7,535	"	146,435	"	65,170	"	15,330	22,500	Cette route est en construction.
3	Eenaeme à Maeter	10 avril 1838.	3,306	"	11,900	"	"	5,000	"	"	Cette route est terminée.

Routes concédées dont la propriété revient à la province.

Néant.

Routes concédées dont la propriété revient à des communes.

1	Meulestede à Langerbrugge . .	"	2,073	"	"	"	"	"	"	"	La dépense d'exécution n'est pas connue. Cette route est achevée.
			20,045	"	213,835	"	66,570	5,000	15,330	22,500	

N° D'ORDRE.	INDICATION DES ROUTES.	DATE DE L'ARRÊTÉ ROYAL DÉCRÉTANT LA ROUTE.	LONGUEUR.		MONTANT DE LA DÉPENSE PRÉSUMÉE.	SUBSIDE DE L'ÉTAT.			SUBSIDES FOURNIS PAR		SOMMES RÉELLEMENT PAIÉES SUR LE CRÉDIT DE 6,000,000	OBSERVATIONS.
			ROUTES PAVÉES.	ROUTES EMPIERRÉES.		CRÉDITS DE 2 ET 6 MILLIONS.	PRODUIT DES BARRIÈRES.	NON DÉTERMINÉ.	LA PROVINCE.	LES COMMUNES OU LES PARTICULIERS.		
Province de Hainaut.												
Routes concédées dont la propriété revient à l'État.												
1	Châtelet à Villers-Potterie . . .	19 déc. 1831.	"	4,260	"	"	"	"	"	"		La dépense d'exécution n'est pas connue. Cette route est livrée au roulage
2	Anderlues à Bascoup.	15 mars 1833.	"	7,060	112,000 00	"	9,900	"	10,000	"		Idem
3	Binche à Beaumont, par Merbes-le-Château	6 avril 1833.	"	16,300	286,797 00	12,000 00	"	"	28,000	"		Les travaux ne sont pas commencés
4	Marchienne-au-Pont à Beaumont	25 août 1833. 30 avril 1834.	"	22,868	451,416 52	"	60,000	"	"	"		Cette route est achevée
5	Châtelet au Campinaire, sur la route de Charleroy à Namur.	20 mai 1834.	"	6,713	155,000 00	"	"	"	"	"		Idem
6	Châtelineau à Farciennes . . .	29 août 1834.	"	2,848	27,699 00	"	"	"	"	"		Idem.
7	Enghien à Grammont. Section d'Enghien à la limite de la province	29 août 1834.	6,135	"	215,963 00	"	"	"	30,000	"		Voir pour ces subsides la partie située dans la Flandre orientale Cette partie de route est terminée. Cette route est achevée
8	Châtelet à Conillet.	14 oct. 1835.	"	5,073	90,689 00	"	"	"	"	"		
9	Landelies à la route de Marchienne-au-Pont à Beaumont.	9 déc. 1835.	"	1,134	10,000 00	"	"	"	"	"		Les travaux ne sont pas commencés
10	Embranchement de Charleroy et Marcinelle vers la route de Marchienne-au-Pont à Beaumont	25 août 1833. 10 fév. 1836.	"	9,358 et 6,171	213,339 00	"	25,000	"	"	"		Ces embranchements sont en construction

11	Chimay vers Trélon (France) .	23 avril 1836.	"	8,693	75,000 00	"	20,000	"	"	28,000	Cette route est livrée au roulage
12	Couillet à Gilly, par Montignies-sur-Sambre	24 juillet 1837.	"	5,412	122,800 00	"	"	"	"	"	Les travaux sont terminés
13	Châtelineau au Wainage, avec embranchement vers Soleilmont, sur la route de Charleroy à Namur.	24 juillet 1837.	"	5,270	78,000 00	"	"	"	"	"	Les travaux ne sont pas commencés
14	Marchienne-au-Pont à Charleroy	1 ^{er} janv. 1838.	"	3,015	62,950 00	"	"	"	"	"	Idem

Routes concédées dont la propriété revient à la province.

1	Tournay vers Roubaix.	25 juillet 1838.	10,746	"	321,277 04	30,000 00	"	"	110,000	"	7,500	Cette route est en construction Les communes intéressées contribuent dans la somme de 110,000 fr
2	Mons au Rœulx	4 mars 1839.	12,152	"	398,548 00	"	"	71,703	127,297	"	"	Les travaux ne sont pas commencés Les communes intéressées et les particuliers contribuent dans la somme de 127,297 fr

Routes décrétées mais non encore en cours d'exécution.

3	Thuin à Beaumont.	3 avril 1835.	"	12,217	183,656 47	"	"	40,000	"	40,000	Cette ligne n'est qu'approximative
4	St-Ghislain à Ghislenghien. . .	27 mars 1837.	23,756	"	673,714 56	"	"	125,000	"	"	
5	Chimay vers Couvin	23 sept. 1838.	"	7,093	92,250 00	23,062 50	"	"	"	"	
6	Chimay vers Rocroy.	31 juillet 1838.	40,000	"	"	328,297 00	"	"	"	"	
7	Fleurus à Gosselies.	26 nov. 1838.									
8	Paturages à Givry	25 nov. 1838.									
9	Tournay à Frasnes.	"									
A reporter			92,789	123,485	2,581,099 59	293,359 50	114,900	236,703	305,297	68,000	7,500

N° D'ORDRE	INDICATION DES ROUTES.	DATE DE L'ARRÊTÉ ROYAL DECRÉTANT LA ROUTE.	LONGUEUR.		MONTANT DE LA DÉPENSE PRÉVUE	SUBSIDE DE L'ÉTAT.			SUBSIDES FOURNIS PAR		SOMMES REELLEMENT PAYÉES SUR LE CRÉDIT DE 6,000,000	OBSERVATIONS.
			ROUTES PAYÉES.	ROUTES ENPIÉCÉES.		CRÉDITS DE 2 ET 6 MILLIONS.	PRODUIT DES BARRIÈRES.	NON DÉTERMINÉ.	LA PROVINCE.	LES COMMUNES OU LES PARTICULIERS.		
Routes concédées dont la propriété revient à des communes.												
	Report.		92,789	123,485	3,561,099 59	393,339 50	114,900	236,703	303,297	68,000	7,500	
1	Ghlin à Baudour, avec embran- chements vers Sirault et Her- chies	22 janv. 1835.	8,738	"	60,070 00	"	"	"	"	"	"	Cette route est ouverte au roulage.
2	Wiheries à la frontière de France	14 oct. 1835.	4,525	"	"	"	"	"	"	"	"	La dépense d'exécution n'est pas connue. Cette route est en construction.
3	Continuation jusqu'à Sirault du 1 ^{er} embranchement de la route de Ghlin à Baudour	"	1,632	"	"	"	"	"	"	"	"	Cette route est achevée. La dépense d'exécution n'est pas connue.
			107,684	123,485	3,621,169 59	393,339 50	114,900	236,703	303,297	68,000	7,500	
Province de Liège.												
Routes concédées dont la propriété revient à l'État.												
1	Huy à Tirlemont, partie s'éten- dant depuis le faubourg de Statte, à Huy, jusqu'à l'entrée de Hannut	17 juillet 1830.	1,565	20,290	237,941	"	80,000	"	61,768 28	"	"	Cette route a été reprise par l'État.
2	Hodimont à Ensival	19 déc. 1831.	"	1,391	60,000	"	"	"	"	"	"	Cette route est construite.
3	Aubel à la Minerie	30 avril 1835.	"	5,002	128,583	"	"	25,763	20,000 00	"	"	Le service a été repris par l'État, moyennant le subside de l'État.
4	Jemeppe au Dierin-Patar . . .	11 déc. 1833. 21 oct. 1834.	"	4,715	150,000	"	"	20,000	12,000 00	"	"	
5	Fond-de-Gotte à Prayon . . .	11 avril 1837.	"	6,070	133,664	"	"	"	"	"	"	Les travaux ne sont pas commencés.

Routes concédées dont la propriété revient à la province.

1	Bierset à Hannut, partie de Bierset à Limont	29 déc. 1833.	"	8,329	200,644	"	86,000	"	"	"	"	Cette section est terminée
			1,565	45,797	910,832	"	166,000	45,763	93,760 23	"	"	

Routes concédées dont la propriété revient à des communes.

Néant.

Province de Limbourg.

Néant.

Province de Luxembourg.

Néant.

Province de Namur.

Routes concédées dont la propriété revient à l'Etat.

1	Eghezée à Tavier	27 sept. 1834.	3,332	"	14,000	"	"	"	"	"	"	Cette route est achevée
2	Ligny à Denée.	16 janv. 1835.	"	26,352	451,897	"	"	"	"	"	"	Il n'y a encore qu'une partie de cette route qui est construite
3	Wainage au Mazy	3 juin 1838.	"	14,327	312,605	"	"	"	"	"	"	Les travaux ne sont pas commencés
			3,332	40,679	778,502	"	"	"	"	"	"	

(Tableau n^o **XXIII.**)

TABLEAU

Des subsides offerts à l'État par les provinces, les communes et les particuliers, et acceptés en vertu de l'art. 5 de la loi du 10 mars 1838.

INDICATION DE LA ROUTE.	SUBSIDES VOTÉS PAR			DATE DE L'ARRÊTÉ ROYAL ACCEPTANT LES SUBSIDES.	SOMMES VERSÉES DANS LES CAISSES DE L'ÉTAT AU 12 novembre 1839.	OBSERVATIONS.
	LA PROVINCE.	LES COMMUNES.	LES PARTICULIERS			
PROVINCE D'ANVERS.						
Anvers à Berg-op-Zoom	»	»	9,500	15 oct. 1838.	4,750	M. le baron Philippe De Pret a donné fr. 3,000 M. Lebot et sa sœur, veuve Le Corbesier. . . 500 M ^{me} Gillis, née De Pret. 1,000 9,500
PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.						
Roulers à Iseghem.	30,000	50,000	»	23 mai 1838.	{ 30,000 30,000 10,000 10,000	L'administration communale de Roulers a voté. fr. 30,000 " " d'Iseghem " 10,000 " " de Rumbeke " 10,000 Total fr. 50,000
Kerkhove à Vive-St-Éloy . . .	50,000	7,000	»	20 août 1838.	50,000	La commune d'Anseghem a voté fr. 3,000 " de Waereghem 4,000 Total 7,000
Wervicq à Comines	30,000	15,400	»	30 avril 1838.	30,000	Le conseil communal de Comines a voté . . . fr. 15,400
Poperinghe à Steenvoorde. . .	{ 35,000 17,250	30,000	»	16 oct. 1839.	20,000	Le conseil communal de Poperinghe a voté fr. 20,000 et celui d'Ypres fr. 10,000 ; cette dernière somme payable en 5 années.
Thielt à Eecloo, partie située dans la Flandre occidentale .	55,176	55,176	»	14 nov. 1838.	»	Les communes de Thielt et de Ruysselede fournissent chacune la moitié de la somme de fr. 55,176.

PROVINCE DE LIÈGE.

Huy à Tirlemont	"	1,000	"	12 mai 1838.	"	Le conseil communal de Hannut a voté une somme de fr. 1.000, en remplacement des travaux de terrassements qu'il s'était engagé à faire exécuter pour la construction de la route.
Id. id.	61,768 28	"	"	15 mai 1839.	"	
Marche à Terwagne	50,340 72	"	"	10 août 1839.	"	Depuis l'arrêté royal ci-contre, 50 nouvelles actions, de fr. 500 chacune, ont été prises; savoir : 50 par la ville de Liège et une par le sieur Dumoulin, à Wandre.
Liège à Maestricht.	140,000 00	8,500	111,500	6 juin 1839.	"	
Huy à Stavelot.	120,000 00	28,375	106,400	30 juin 1839.	"	

PROVINCE DE LIMBOURG.

Ruremonde à Horn	73,660	"	"	14 mai 1838.	"	La commune de Bilsen a voté fr. 10,000 00 " de Hoesselt 6,000 00 " de Munsterbilsen 4,227 46 La ville de Tongres. 15,000 00 Total 35,227 46
Bilsen à Tongres	80,000	35,227 46	"	23 sept. 1838.	"	
Diest à Beeringen	"	12,000 payable en 10 ans.	"	"	{ 600 1,000	
						La route est construite. La ville de Diest a voté fr. 10,000 00 La commune de Pael 1,000 00 " de Beeringen 1,000 00 Total 12,000 00

PROVINCE DE LUXEMBOURG.

Champlon à Recogne	30,000	10,000	"	19 mai 1838.	{ 30,000 10,000	La route est déjà construite. La commune de St-Hubert a voté fr. 10,000.
Bastogne à Aywaille	30,000	"	"	"	30,000	
TOTAUX	803,195	253,178 46	227,400		256,350	

TABLEAU RÉCAPITULATIF

DES RÉSULTATS DE L'ADJUDICATION DES BARRIÈRES

EN 1831, 1832, 1833, 1834, 1835, 1836, 1837, 1838 ET 1839.

PROVINCES.	MONTANT			TOTAL.	MONTANT			TOTAL.	MONTANT			TOTAL.	MONTANT			TOTAL.	MONTANT			TOTAL.	MONTANT			TOTAL.	MONTANT			TOTAL.	MONTANT			TOTAL.				
	DE				DE				DE				DE				DE				DE				DE				DE							
	L'ADJUDICATION EN 1831.				L'ADJUDICATION EN 1832.				L'ADJUDICATION EN 1833.				L'ADJUDICATION EN 1834.				L'ADJUDICATION EN 1835.				L'ADJUDICATION EN 1836.				L'ADJUDICATION EN 1837.				L'ADJUDICATION EN 1838.				L'ADJUDICATION EN 1839.			
	ROUTES				ROUTES				ROUTES				ROUTES				ROUTES				ROUTES				ROUTES				ROUTES				ROUTES			
	DE	DE	PROVINCIALES.		DE	DE	PROVINCIALES.		DE	DE	PROVINCIALES.		DE	DE	PROVINCIALES.		DE	DE	PROVINCIALES.		DE	DE	PROVINCIALES.		DE	DE	PROVINCIALES.		DE	DE	PROVINCIALES.		DE	DE	PROVINCIALES.	
	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.			1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.			1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.			1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.			1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.			1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.			1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.			1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.			1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.		
ANVERS.....	109,435 64	39,185 19	22,849 08	171,469 91	104,631 59	34,539 48	13,760 14	152,931 41	107,480 00	34,590 01	24,585 00	166,655 01	102,837 50	40,790 00	24,992 59	168,620 00	104,416 67	40,925 00	29,643 33	174,985 00	92,591 67	46,250 00	26,583 33	165,425 00	84,550 00	39,795 00	26,886 67	151,231 67	71,250 00	38,800 00	34,699 57	144,749 75	74,800 00	38,650 00	37,525 00	150,975 00
BRABANT	400,582 00	191,587 30	35,524 82	627,694 12	382,116 40	164,931 21	40,888 89	587,936 50	384,656 08	180,349 20	48,126 98	613,132 26	391,300 00	200,800 00	48,310 00	640,410 00	356,700 00	189,575 00	48,020 00	594,295 00	378,200 00	207,925 00	51,825 00	637,950 00	385,800 00	206,875 00	85,930 00	646,605 00	338,900 00	209,810 00	64,177 35	612,787,35	348,600 00	210,560 00	64,529 85	623,689 85
FLANDRE OCC.	89,593 64	72,954 49	37,900 53	200,448 66	68,412 70	61,724 86	32,264 56	162,402 12	82,391 53	74,846 56	43,418 00	200,656*09	70,195 00	70,590 00	38,805 00	179,590 00	83,565 00	79,090 00	40,870 00	209,525 00	86,665 00	77,080 00	40,385 00	204,130 00	90,940 00	80,720 00	47,060 00	218,720 00	101,800 00	89,695 00	51,920 00	243,415 00	93,740 00	89,545 00	49,970 00	233,255 00
FLANDRE OR..	152,560 84	73,978 84	8,137 56	234,677 24	127,089 95	73,597 88	5,883 60	206,471 43	138,910 04	76,719 57	7,544 97	223,174 58	136,000 00	73,625 00	8,375 00	218,000 00	139,600 00	68,050 00	8,700 00	216,350 00	136,325 00	69,975 00	9,175 00	215,475 00	131,500 00	71,675 00	11,875 00	215,050 00	113,625 00	79,450 00	20,075 00	213,150 00	107,625 00	79,875 00	20,354 16	207,854 16
HAINAUT.....	182,592 59	360,613 75	44,444 44	587,650 78	176,613 76	327,693 11	32,973 54	537,280 41	194,275 00	354,275 10	30,550 00	589,100 10	220,025 00	387,200 00	30,575 00	637,800 00	219,200 00	359,125 00	28,925 00	607,250 00	207,475 00	364,275 00	28,575 00	600,325 00	221,975 00	418,850 00	37,225 00	678,050 00	259,475 00	479,750 00	38,481 25	777,706 25	259,975 00	468,400 00	36,400 00	764,775 00
LIÈGE.....	46,275 15	120,645 50	8,158 73	175,079 38	54,211 43	122,677 25	8,793 65	185,682 34	61,015 87	128,857 13	8,793 65	198,666 65	61,710 00	130,274 00	9,915 00	201,899 00	62,400 00	137,615 00	8,520 00	205,535 00	68,270 00	138,045 00	10,560 00	216,875 00	65,440 00	155,660 00	10,275 00	231,375 00	73,000 00	187,070 00	16,090 00	276,160 00	70,485 00	185,430 00	16,062 50	271,977 50
LIMBOURG.....	64,645 50	44,338 62	5,047 61	114,031 73	67,693 12	47,671 96	4,222 22	119,587 30	73,513 23	42,687 83	5,544 97	121,746 03	70,845 00	34,030 00	4,185 00	109,060 00	69,580 00	33,910 00	3,090 00	106,580 00	72,525 00	46,180 00	3,840 00	122,545 00	73,540 00	48,000 00	4,745 00	126,285 00	69,075 00	52,765 00	8,210 00	130,050 00	71,545 00	57,770 00	14,930 00	144,245 00
LUXEMBOURG..	71,248 68	26,349 20	•	97,597 88	71,492 05	27,164 06	•	98,656 11	71,724 86	28,021 15	•	99,746 01	64,400 00	26,940 00	•	91,340 00	30,885 00	73,790 00	•	104,675 00	77,575 00	38,515 00	•	116,090 00	87,425 00	40,930 00	•	128,355 00	96,000 00	50,150 00	3,900 00	150,050 00	94,875,00	46,475 00	8,570 00	149,920 00
NAMUR.....	101,623 81	75,291 00	5,417 98	182,232 79	81,989 92	54,835 97	7,470 89	144,296 27	85,095 04	64,749 95	7,740 00	157,584 99	83,650 00	70,780 00	14,620 00	169,050 00	89,760 00	70,355 00	12,120 00	172,235 00	86,830 00	70,600 00	11,740 00	169,170 00	96,920 00	75,050 00	17,150 00	189,120 00	100,850 00	89,500 00	21,130 00	211,480 00	98,375 00	83,375 00	20,860 00	202,610 00
	1,218,437 85	1,004,943 89	167,480 75	2,390,88249	1,134,250 42	914,835 98	146,257 49	2,195,343 89	1,199,061 65	985,096 50	176,303 57	2,360,461 72	1,200,962 50	1,035,029 00	179,777 50	2,415,769 00	1,156,106 67	1,049,435 00	179,888 33	1,385,430 00	1,206,456 67	1,058,845 00	182,683 33	2,447,985 00	1,238,090 00	1,137,555 00	209,146 67	2,584,791 67	1,223,875 00	1,276,990 00	258,683 17	2,759,548 17	1,220,020 00	1,260,080 00	269,201 51	2,749,301 51
	2,223,401 74				2,049,086 40				2,184,158 15				2,235,991 50				2,205,541 67				2,265,301 67				2,375,645 00				2,500,885 00				2,480,100 00 (1)			

(1) Les barrières des routes de 1^{re} et de 2^e classe, comprises dans les parties cédées du Limbourg et du Luxembourg, étaient adjugées pour 78,455 fr. pour l'année. Le trésor public de la Belgique ayant encore touché, en 1839 (22 juin), environ les $\frac{5}{7}$ de cette somme, il y a lieu de déduire, pour les $\frac{2}{7}$, environ 45,765 fr.

BARRIERES DE L'ÉTAT.

PAR PROVINCE.

D'après la loi du 10 mars 1838, art. 4, les barrières ont été affermées pour trois ans, avec faculté de résiliation chaque année, tant pour le gouvernement que pour l'adjudicataire ; les barrières qui, en 1839, offrent une différence, en plus ou en moins, sont celles à l'égard desquelles il a été fait usage pour 1839 de cette faculté, soit par l'État soit par le fermier).

Province d'Anvers.

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	BAIL DE 3 ANS. PRODUIT ANNUEL.		DIFFÉRENCE	
				ADJUDICATION DE 1838.	READJUDICATION DE 1839.	EN PLUS.	EN MOINS.

Routes de 1^{re} classe.

5	Bruxelles à Bréda.	4	Geeideghom.	3,700	3,700	"	"
		5	Boemer.	5,300	5,300	"	"
		6	Rumpst.	5,850	6,450	600	"
		7	Contich.	5,750	5,750	"	"
		8	Vieux-Dieu.	9,800	9,800	"	"
		9	Berchem.	13,000	16,700	3,700	"
		10	Petit-Schyn.	12,450	12,450	"	"
		11	Nouvelle maison de barrière.	8,550	8,550	"	"
		12	Roonzendaël.	3,550	3,150	"	400
		13	Gorend.	1,750	1,700	"	50
		14	West-Wesel.	1,550	1,250	"	300
				71,250	74,800	4,300	750

Routes de 2^e classe.

7	Malines à Namur, par Louvain.	1	Malines.	4,600	4,350	"	250
"	Anvers vers Bergen-op- Zoom.	1	Capelle.	800	800	"	"
"	Anvers à Turnhout.	1	Borgehout.	13,150	13,150	"	"
		2	Wynoghem.	5,500	5,500	"	"
		3	Schilde.	4,000	4,100	100	"
		4	Saint-Antoine.	3,000	3,000	"	"
		5	Westmael.	2,650	2,650	"	"
		6	Oostmael.	1,750	1,750	"	"
		7	Beerse.	1,750	1,750	"	"
		8	Vosselaer.	1,600	1,600	"	"
				38,800	38,650	100	250

RÉCAPITULATION.

Routes de 1 ^{re} classe	71,250	74,800	4,300	750
Id. de 2 ^e classe	38,800	38,650	100	250
	110,050	113,450	4,400	1,000

Province de Brabant.

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	BAIL DE 3 ANS. — PRODUIT ANNUEL.		DIFFÉRENCE	
				ADJUDICATION DE 1838.	RÉADJUDICAT. DE 1839.	EN PLUS.	EN MOINS.
Routes de 1 ^{re} classe.							
1	Bruxelles à Ostende.	1	Molenbeek.	9,900	9,900	.	.
		2	Zellick.	7,000	7,000	.	.
		3	Assche.	4,200	4,200	.	.
		4	Bouchout.	3,700	3,500	.	200
2	Bruxelles vers Valenciennes.	1	Cureghem.	22,500	22,500	.	.
		2	Petit-Digard.	17,900	16,100	.	1,800
		3	Brakom.	15,600	15,600	.	.
		4	Hal.	17,400	17,000	.	400
		5	Tubize.	14,300	16,500	2,200	.
3	Bruxelles vers Trèves.	1	St-Gilles.	24,000	23,000	.	1,000
		2	Vivier-d'Oie.	22,200	20,700	.	1,500
		3	Espinette.	20,100	19,300	.	800
		4	Mont-St-Jean.	19,000	19,000	.	.
		5	Maison du Roi.	9,400	9,400	.	.
		6	Genappe.	12,100	12,100	.	.
		7	Quatre-Bras.	10,500	10,500	.	.
		8	Sart-Dame-Aveline.	2,500	2,500	.	.
		9	Trois-Burettes.	2,000	2,000	.	.
3	Embranchement d'Ixelles.	1	Ixelles.	5,400	5,400	.	.
4	Bruxelles vers Malmedy et Aix-la-Chapelle.	1	St-Josse-ten-Noode.	15,000	16,600	1,600	.
		2	Woluwe.	9,200	9,300	100	.
		3	Nosseghem.	7,000	7,000	.	.
		4	Erps-Querbs.	4,500	6,500	2,000	.
		5	Herent.	6,400	6,400	.	.
		6	Heverlé.	9,400	9,400	.	.
		7	Bautersem.	9,300	11,100	1,800	.
		8	Cumtich.	9,100	11,200	2,100	.
		9	Makendover.	6,600	9,300	2,700	.
		10	Orsmael.	6,000	9,500	3,500	.
5	Bruxelles vers Bréda.	1	Lacken.	7,000	7,000	.	.
		2	Trois-Fontaines.	6,000	5,500	.	500
		3	Eppeghem.	3,600	3,600	.	.
				338,800	348,600	16,000	6,200

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	BAIL DE 3 ANS.		DIFFÉRENCE	
				PRODUIT ANNUEL.		EN PLUS.	EN MOINS.
				ADJUDICATION DE 1838.	RÉADJUDICAT. DE 1839.		

Routes de 2^e classe.

1	Bruxelles vers Termonde.	1	Opwyk.	1,000	1,000	.	.
2	Bruxelles vers Ninove.	1	Molenbeek.	3,200	4,300	1,100	.
		2	Dilbeek.	3,000	3,000	.	.
		3	Schepdael.	2,100	2,100	.	.
		4	Strythem.	1,700	1,700	.	.
3	Bruxelles vers Tournay.	1	St-Reneide.	4,000	4,000	.	.
4	Bruxelles vers Binche.	1	Lillois.	11,600	11,600	.	.
		2	Baulers.	12,000	12,000	.	.
		3	St-Michel.	14,100	14,100	.	.
6	Bruxelles à Namur, par Gembloux.	1	Etterbeek.	10,500	10,500	.	.
		2	Auderghem.	8,600	8,600	.	.
		3	Notre-Dame-au-Bois.	5,150	5,150	.	.
		4	Overyssche.	4,600	4,600	.	.
		5	Wavre.	3,510	3,510	.	.
		6	Wavre.	3,800	3,600	.	200
		7	Corbais.	3,600	3,100	.	500
		8	Nil-Pierreux.	3,700	3,500	.	200
		9	Gembloux.	8,300	8,300	.	.
		10	Beuzet.	1,600	1,600	.	.
		11	Rhisnes.	2,400	2,400	.	.
		12	St-Servais.	5,600	5,600	.	.
7	Malines à Namur, par Louvain.	2	Hever.	3,200	3,200	.	.
		3	Campenhout.	4,100	4,000	.	100
		4	Winxel.	3,000	3,000	.	.
7	Bruxelles à Namur, par Louvain.	5	Herent.	5,200	5,200	.	.
		6	Heverlé.	8,100	9,200	1,100	.
		7	Blanden.	8,200	8,200	.	.
		8	Hamme.	7,500	7,500	.	.
		9	Pièrebais.	5,300	5,800	500	.
		10	St-Michel.	7,400	7,400	.	.
		11	Petite-Rosière.	4,100	4,100	.	.
		12	Noville.	4,700	4,700	.	.
8	Tirlemont à Mons, par Gembloux.	1	Overlaer.	3,500	2,900	.	600
		2	Zetrud-Lumay.	3,300	3,300	.	.
			A reporter. . .	181,660	182,760	2,700	1,600

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	BAIL DE 3 ANS. PRODUIT ANNUEL.		DIFFÉRENCE	
				ADJUDICATION DE 1838.	RÉADJUDICAT. DE 1839.	EN PLUS.	EN MOINS.
8	Tirlemont à Mons, par Gembloux.		Report . . .	181,660	182,760	2,700	1,600
		3	Jodoigne.	3,500	3,500	"	"
		4	St-Michel.	"	"	"	"
		5	Carême.	4,300	4,300	"	"
	Louvain à Hasselt, par St- Joris-Winghe et Diest.	6	Chaussée-Romaine.	4,600	4,600	"	"
		7	Gembloux.	"	"	"	"
		1	Vlierbeck.	2,050	2,050	"	"
		2	Lubbeek.	1,750	1,750	"	"
		3	St-Joris-Winghe.	2,100	1,800	"	300
		4	Beckevort.	1,350	1,300	"	50
	Nivelles aux Quatre-Bras. Diest à Beeringen.	5	Caggevinne.	1,700	1,700	"	"
		6	Webbecom.	1,700	1,700	"	"
		1	Sept-Douleurs.	1,800	1,800	"	"
		1	Ancien chemin de Schaffen.	3,300	3,300	"	"
		2	A 5,000 mètres de la précédente	Non encore établie.		"	"
				209,810	210,560	2,700	1,950

{ Pour mémoire
Portée sur la
route de Mah-
nes à Namur

{ Pour mémoire
Portée sur la
route de Bru-
xelles à Namur.

RÉCAPITULATION.

Routes de 1 ^{re} classe	338,800	348,600	16,000	6,200
Id. de 2 ^e classe	209,810	210,560	2,700	1,950
	548,610	559,160	18,700	8,150

Province de la Flandre occidentale.

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	BAIL DE 3 ANS. PRODUIT ANNUEL.		DIFFÉRENCE	
				ADJUDICATION DE 1838.	RÉADJUDICAT. DE 1839.	EN PLUS.	EN MOINS.

Routes de 1^{re} classe.

1	Bruxelles à Ostende,	18	Syssele.	3,000	2,325	.	675
		19	Ste-Croix.	3,850	2,875	.	975
		20	Zandwege.	3,450	1,750	.	1,700
		21	Houttave au Vuil- vlage.	2,200	1,500	.	700
		22	Lepelhem.	1,550	650	.	900
		23	Ecluse bleue.	1,400	400	.	1,000
		24	Slykens.	2,045	1,180	.	865
6	Anvers vers Lille.	16	Vive-St-Éloy.	3,200	2,800	.	400
		17	Beveren.	3,850	3,800	.	50
		18	Haerlebeke.	5,100	5,100	.	.
		19	Marcke.	2,800	2,800	.	.
		20	Aelbeke.	2,525	2,525	.	.
		21	Mouscron.	1,700	1,950	250	.
8	Ostende à Arlon.	1	Digue de Steene.	1,000	1,000	.	.
		2	Middelkerke.	950	950	.	.
		3	Westende.	720	550	.	170
		4	Schoorbakke.	490	525	35	.
		5	Pervyse.	400	825	425	.
		6	Furnes.	570	550	.	20
		7	Adinkerke.	40	40	.	.
		8	Adinkerke.	20	20	.	.
		9	Krommevaert.	2,030	1,775	.	255
		10	Alveringhem.	900	900	.	.
		11	Elsendamme.	1,530	1,530	.	.
		12	Oostvleteren.	580	580	.	.
		13	Elverdinghe.	1,350	1,350	.	.
		14	Brielen.	1,220	1,220	.	.
		15	Zillebeke.	4,500	4,500	.	.
		16	Gheluvelt.	4,010	4,025	15	.
		17	Gheluwe.	4,470	4,470	.	.
A reporter . . .				61,450	54,465	725	7,710

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	BAIL DE 3 ANS. PRODUIT ANNUEL.		DIFFÉRENCE	
				ADJUDICATION DE 1838.	RÉADJUDICAT. DE 1839.	EN PLUS.	EN MOINS.
8	Ostende à Arlon		Report . . .	61,450	54,465	725	7,710
		18	Wevelghem.	6,425	6,425	.	.
		19	Bisseghem.	7,300	7,300	.	.
		20	Courtray.	7,725	7,700	.	25
		21	Bellegghem.	7,500	7,400	.	100
		22	Barrière de Fer.	11,400	10,450	.	950
				101,800	93,740	725	8,785

Routes de 2^e classe.

11	Gand à Ostende, par Thielt.	2	Arzeelo.	1,640	1,640	.	.
		3	Thielt.	2,000	2,000	.	.
		4	Pitthem.	2,110	1,850	.	260
		5	Coolskamp.	3,700	3,450	.	250
		6	Lichtevelde.	1,025	1,025	.	.
		7	Thourout.	3,975	3,975	.	.
		8	Wynendael.	3,150	3,150	.	.
		9	Eerneghem.	2,510	2,510	.	.
		10	Ghistelles.	3,610	3,610	.	.
		11	Snaeskerke.	1,980	1,980	.	.
		12	Steene.	2,075	2,075	.	.
12	Audenarde à Courtray.	3	Waermaerde.	1,925	1,925	.	.
		4	Heestert.	1,360	1,360	.	.
		5	Sweveghem.	2,850	2,750	.	100
		6	Courtray.	2,700	2,450	.	250
	Nieuport, par Ghistelles et Bruges, vers l'Écluse.	1	Mannekensveere.	315	940	625	.
		2	St-Pierre-Cappelle.	570	570	.	.
		3	Ghistelles.	.	.	.	.
		4	Westkerke.	850	850	.	.
		5	Jabbeke.	1,150	1,150	.	.
		6	St-André.	2,530	2,150	.	380
		7	Coolkerke.	2,300	2,800	500	.
		8	Dudzeele.	2,400	2,400	.	.
		9	Westcappelle.	850	850	.	.
		10	Westcappelle.	370	370	.	.
			A reporter . . .	47,945	47,830	1,125	1,240

(Pour mémoire
Portée sur la
route de Gand
à Ostende, par
Thielt.

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	BAIL DE 3 ANS. — PRODUIT ANNUEL.		DIFFÉRENCE	
				—		—	
				ADJUDICATION DE 1838.	RÉADJUDICAT. DE 1839.	EN PLUS.	EN MOINS.
Blankenberg, par Bruges, à Courtray.			Report	47,945	47,830	1,125	1,240
		1	Blankenberg.	310	310	"	"
		2	Zuyenkeike.	1,870	1,550	"	320
		3	St-Pierre.	2,400	2,050	"	350
		4	Pont de Steenbrugge.	4,250	5,575	1,325	"
		5	Oostcamp.	2,840	2,840	"	"
		6	Ruddervoorde.	2,210	2,210	"	"
		7	Zwevezele.	2,310	2,310	"	"
		8	Coolscamp.	"	"	"	"
		9	Ingelmunster.	2,425	2,025	"	400
		10	Hulst.	4,800	4,800	"	"
Rousbrugge, par Poperin- ghe, à Ypres et Warneton.		11	Kuerne.	4,525	4,525	"	"
		1	Beveren.	455	510	55	"
		2	Proven.	1,910	1,875	"	35
		3	Poperinghe.	1,960	1,650	"	310
		4	Poperinghe.	2,100	2,100	"	"
		5	Vlamertinghe.	3,200	3,200	"	"
		6	Vormezele.	2,000	2,000	"	"
		7	Wytshaete.	800	800	"	"
		8	Warneton.	1,010	1,010	"	"
		9	Pont-Rouge.	375	375	"	"
				89,695	89,545	2,505	2,655

Pour mémoire
Portée sur la
route de Gand
à Ostende, par
Thielt.

RÉCAPITULATION.

Routes de 1 ^{re} classe	101,800	93,740	725	8,785
Id. de 2 ^e classe	89,695	89,545	2,505	2,655
	191,495	183,285	3,230	11,440

Province de la Flandre orientale.

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	BAIL DE 3 ANS. PRODUIT ANNUEL.		DIFFÉRENCE	
				ADJUDICATION DE 1838.	RÉADJUDICAT. DE 1839.	EN PLUS.	EN MOINS.

Routes de 1^{re} classe.

1	Bruxelles à Ostende.	5	Erombodeghem.	4,000	3,500	•	500		
		6	Alost.	4,800	3,400	•	1,400		
		7	Erondegghem.	3,400	2,600	•	800		
		8	Massemen-Westrem.	4,000	3,100	•	900		
		9	Melle.	6,100	7,800	1,700	•		
		10	Ledeberg.	8,200	10,000	1,800	•		
		11	Gand.	2,975	2,975	•	•		
		12	Lovendegghem.	3,500	3,500	•	•		
		13	Somerghem.	3,500	3,400	•	100		
		14	Waerschoot.	3,800	3,600	•	200		
		15	Eecloo.	3,350	2,700	•	650		
		16	Maldegghem.	2,550	2,000	•	550		
		17	Maldegghem.	1,975	1,800	•	175		
		Embranchement de Maldegghem vers Aerdembourg.	1	Maldegghem.	525	525	•	•	
		6	Anvers vers Lille.	1	Zwyndrecht.	2,400	1,700	•	700
				2	Melsele.	2,425	2,425	•	•
3	Beveren.			2,450	2,450	•	•		
4	St-Nicolas.			2,650	2,650	•	•		
5	Belcele.			2,550	2,550	•	•		
6	Belcele.			1,725	1,750	25	•		
7	Lokeren.			2,300	2,300	•	•		
8	Lokeren.			3,500	3,500	•	•		
9	Zeven-Eeke.			2,300	2,300	•	•		
10	Lochristy.			3,300	3,300	•	•		
11	Oostacker.			4,200	4,200	•	•		
12	Gand.			12,500	12,500	•	•		
13	Laethem.			5,450	4,700	•	750		
14	Astene.			5,700	4,700	•	1,000		
15	Petegghem.			3,800	2,800	•	1,000		
16	Zulte.			3,700	2,900	•	800		
				113,625	107,625	3,525	9,525		

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	BAIL DE 3 ANS. PRODUIT ANNUEL.		DIFFÉRENCE	
				ADJUDICATION DE 1838.	RÉADJUDICAT. DE 1839.	EN PLUS.	EN MOINS.

Routes de 2^e classe.

1	Bruxelles vers Termonde.	2	Saint-Gilles.	2,275	3,000	725	"
2	Bruxelles vers Ninove.	5	Meerbeek.	1,550	1,550	"	"
		6	Oultre.	900	900	"	"
		7	Steenhuysse-Wynhuysse.	450	300	"	150
9	Gand vers Maubeuge, par Grammont, Ath et Mons.	1	Oosterzeel.	3,350	3,000	"	350
		2	Baeleghem.	3,300	2,500	"	800
		3	Grootenberghe.	1,850	1,850	"	"
		4	Steenhuysse.	1,700	1,700	"	"
		5	Schondelbeke.	3,400	3,400	"	"
10	Gand vers Valenciennes, par Renaix et Leuze.	1	Soerverghe m.	4,400	4,400	"	"
		2	Eeke.	4,050	4,200	150	"
		3	Auweghem.	3,375	3,600	225	"
		4	Eyne.	3,925	3,900	"	25
		5	Etichove.	3,525	4,600	1,075	"
		6	Renaix.	3,600	3,500	"	100
11	Gand à Ostende, par Thielt.	1	Deynze.	2,150	2,150	"	"
12	Audenarde à Courtray.	1	Beveren.	1,675	1,675	"	"
		2	Elseghem.	1,500	1,150	"	350
	St-Nicolas, par Termonde et Alost, vers Grammont.	1	Saint-Nicolas.	3,225	2,700	"	525
		2	Waesmunster.	525	525	"	"
		3	Hamme.	475	475	"	"
		4	Grembergen.	2,625	2,600	"	25
		5	Audeghem.	2,050	2,800	750	"
		6	Hofstade.	2,800	3,300	500	"
		7	Erembodeghem.	2,925	2,925	"	"
		8	Kerxken.	575	575	"	"
		9	Nederhasselt.	600	600	"	"
		10	Smcerhebbe.	1,650	1,100	"	550
	Embran. d'Alost à Ninove.	1	Denderleeuw.	875	875	"	"
	Termonde à Lokeren.	1	Gremberghen.	2,400	2,500	100	"
		2	Zele.	2,875	2,875	"	"
	Audenarde, par Grammont, à la limite vers Enghien.	1	Edelaere.	2,900	2,800	"	100
		2	Maria-Hoorenbeke.	3,025	2,800	"	225
		3	Nederbrakel.	1,550	1,650	100	"
			A reporter. . .	78,050	78,475	3,625	3,200

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	BAIL DE 3 ANS. PRODUIT ANNUEL.		DIFFÉRENCE	
				ADJUDICATION DE 1838.	RÉADJUDICAT. DE 1839.	EN PLUS.	EN MOINS.
	Audenarde, par Grammont, à la limite vers Enghien.		Report	78,050	78,475	3,625	3,200
		4	Sarladingen.	900	900	"	"
		5	Moerbeke.	500	500	"	"
			Total	79,450	79,875	3,625	3,200

RÉCAPITULATION.

Routes de 1 ^{re} classe	113,625	107,625	3,525	9,525
Id. de 2 ^e classe	79,450	79,875	3,625	3,200
	193,075	187,500	7,150	12,725

Province de Hainaut.

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	BAIL DE 3 ANS. PRODUIT ANNUEL.		DIFFÉRENCE	
				ADJUDICATION DE 1838.	READJUDICAT. DE 1839.	EN PLUS.	EN MOINS.

Routes de 1^{re} classe.

2	Bruxelles vers Valenciennes.	6	Honnuyères.	11,200	13,500	2,300	.		
		7	Braine-le-Comte.	8,600	8,600	.	.		
		8	Connebeau.	9,500	9,100	.	400		
		9	Castiau.	8,600	9,300	700	.		
		10	Grenadier.	16,200	16,200	.	»		
		11	Trois-Fontaines.	18,400	18,400	.	.		
		12	Quaregnon.	15,100	15,100	.	.		
		13	Boussu.	9,000	9,000	.	.		
		14	Saint-Homme.	5,900	6,900	1,000	.		
		15	Quiévrain.	3,050	3,050	.	.		
		3	Ostende à Arlon	23	Esquelmes.	6,100	6,100	.	.
				24	Maire.	8,700	8,000	.	700
				25	Crampon.	13,000	12,500	.	500
				26	Barry.	12,100	11,600	.	500
				27	Biaffe.	7,100	7,100	.	.
28	Bassècles.			13,300	12,700	.	600		
29	Grand-Glise.			18,000	16,800	.	1,200		
30	Hautrage.			16,200	16,200	.	.		
31	Tertre.			21,000	20,100	.	900		
32	Petit-Versailles.			13,600	14,500	900	.		
33	Harmignies.			3,300	4,200	900	.		
34	Givry.			4,000	4,000	.	.		
35	Aubieux.			3,700	3,700	.	.		
36	Pont de Sambre.			4,300	4,300	.	.		
37	Montignies-St-Christophe.			3,400	3,100	.	300		
38	Chant-des-Oiseaux.			3,950	3,750	.	200		
39	Barbançon.	875	875	.	.				
40	Boussu-lez-Walcourt.	800	800	.	.				
41	Silenrieux.	500	500	.	.				
				259,475	259,975	5,800	5,200		

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	BAIL DE 3 ANS.		DIFFÉRENCE	
				PRODUIT ANNUEL.		EN PLUS.	EN MOINS
				ADJUDICATION DE 1838.	RÉADJUDICAT. DE 1839.		
Routes de 2 ^e classe.							
3	Bruxelles vers Tournay.	2	Petit-Enghien.	5,100	4,150	.	950
		3	Marcq.	3,200	3,200	.	.
		4	Bassilly.	3,400	3,050	.	350
		5	Ghislenghien.	13,000	13,000	.	.
		6	Pavillon.	4,400	4,400	.	.
		7	Irchomwelz.	5,200	5,400	200	.
		8	Pot-Troué.	5,000	5,000	.	.
		9	Pipaix.	4,800	4,800	.	.
		4	Bruxelles vers Binche.	4	Seneffe.	23,500	19,000	.	4,500
5	Fayt.			28,100	22,700	.	5,400
6	Haine-St-Paul.			5,900	7,700	1,800	.
5	Bruxelles à Rocroy, par Charleroy et Philippe- ville.	1	Pont-à-Migneloux.	12,600	13,500	900	.
		2	Gosselies.	13,700	14,300	600	.
		3	Lodelinsart.	18,600	18,600	.	.
		4	Couillet.	14,200	12,700	.	1,500
		5	Gerpine.	13,200	11,800	.	1,400
6	Tirlemont à Mons, par Gembloux.	6	Fleurus.	15,700	15,700	.	.
		10	Bois de Fleurus.	15,100	15,100	.	.
		11	Gilly.	13,200	12,500	.	700
		12	Marchiennes-au-Pont.	13,000	14,000	1,000	.
		13	Fontaine-l'Évêque.	9,200	8,700	.	500
		14	Anderlues.	7,100	6,000	.	1,100
		15	Épinois.	7,000	6,200	.	800
		16	Bray.	10,300	10,300	.	.
		17	Villers-St-Ghislain.	9,200	8,500	.	700
		9	Gand vers Maubeuge, par Grammont, Ath et Mons.	6	Over-Boulaer.	4,300	3,950	.	350
7	Lessines.			10,200	9,500	.	700
8	Ghislenghien.			.	.	.	.
10	Maffles.			5,600	5,000	.	600
11	Brugelette.			4,500	4,000	.	500
12	Lens.			6,700	6,700	.	.
13	Jurbise.			7,000	7,200	200	.
14	Grenadier.			.	.	.	.
15	Cuesmes.			11,400	11,400	.	.
	A reporter . . .				323,400	47,750	4,700	3,850

{ Pour mémoire
Portée sur la
route de Bruxelles à Tournay.

{ Pour mémoire
Portée sur la
route de Bruxelles à Valenciennes.

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	BAIL DE 3 ANS. — PRODUIT ANNUEL.		DIFFÉRENCE	
				ADJUDICATION DE 1838.	RÉADJUDICAT. DE 1839.	EN PLUS.	EN MOINS.
			Report . . .	323,400	47,750	4,700	3,850
9	Gand vers Maubeuge, par Grammont, Ath et Mons.	16	Asquillies.	7,600	7,600	.	.
		17	Bois-Bourdon.	2,900	5,000	2,100	.
10	Gand vers Valenciennes, par Renaix et Louze.	7	Dergneau.	2,000	2,000	.	.
		8	Ellignies.	2,500	2,100	.	400
		9	Ruzé.	4,000	4,100	100	.
		10	Willapuits.	6,100	5,700	.	400
		11	Roucourt.	3,100	3,100	.	.
		12	Bon-Secours.	250	250	.	.
	Tournay à Lille.	1	Orsq.	10,600	10,600	.	.
		2	Hertain.	5,100	5,100	.	.
	Tournay vers St-Amand.	1	Bonne-Espérance.	1,900	1,900	.	.
		2	Bruyelles.	1,475	1,475	.	.
		3	Bleharies.	1,200	1,200	.	.
	Enghien, par Soignies, à Fontaine-l'Évêque.	1	Hoves.	5,400	5,400	.	.
		2	Horrues.	6,000	6,000	.	.
		3	Coulberie.	18,500	19,600	1,100	.
		4	Gottignies.	18,700	19,400	700	.
		5	Houdeng-Gœgnies.	22,600	23,100	500	.
		6	Cerisier.	9,300	9,400	100	.
	Embranchement de Châtelet.	1	Châtelineau.	11,000	10,000	.	1,000
	Beaumont à Chimay.	1	Beaumont.	3,550	4,300	750	.
		2	Court-Tournant.	3,150	3,150	.	.
		3	Rance.	2,800	2,800	.	.
		4	Fagne-de-Chimay.	2,175	2,175	.	.
		5	Chimay.	1,150	1,150	.	.
	Lessines à Renaix.	1	Prés-Cabot.	1,250	1,700	450	.
		2	Flobecq.	1,700	1,300	.	400
		3	Ellezelles.	350	750	400	.
			Total . . .	479,750	468,400	10,900	22,250

RÉCAPITULATION.

Routes de 1 ^{re} classe	259,475	259,975	5,800	5,300
Id. de 2 ^e classe	479,750	468,400	10,900	22,250
	739,225	728,375	16,700	27,550

Province de Liège.

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	PRODUIT ANNUEL.		DIFFÉRENCE		
				ADJUDICATION DE 1838.	RÉADJUDICAT. DE 1839.	EN PLUS.	EN MOINS.	
Routes de 1 ^{re} classe.								
4	Bruxelles vers Malmedy et Aix-la-Chapelle.	15	Oreye.	10,600	10,600	.	.	
		16	Odeur.	10,100	10,100	.	.	
		17	Loncin.	13,300	13,300	.	.	
		18	Ans.	21,800	19,700	.	2,100	
		19	Grivegnée.	a	.	.	.	
		20	Embourg.	b	.	.	.	
		21	Beaufays.	c	.	.	.	
		22	Stinval.	490	490	.	.	
		23	Month.	430	330	.	100	
		24	Spixhe.	2,450	2,450	.	.	
		25	Au Marteau.	2,150	2,150	.	.	
		26	La Sauvenière.	1,490	1,490	.	.	
		27	Francorchamps.	1,510	1,325	.	185	
		28	A l'Eau-Rouge.	270	140	.	130	
	Embranchement de Fran- corchamps et Stavelot.	1	Montagne de Stavelot.	250	250	.	.	
		2	L'Eau-Rouge.	450	450	.	.	
	Embranchement vers Visé.	1	Coron-Meuse.	5,250	5,250	.	.	
		2	Herstal.	2,460	2,460	.	.	
					73,000	70,485	.	2,515
	Routes de 2 ^e classe.							
13	Liège à Namur.	1	Val-Benoît.	14,400	14,400	.	.	
		2	Tilleur.	5,100	5,100	.	.	
		3	Chockier.	4,100	4,100	.	.	
		4	A la Mallieue.	3,650	3,200	.	450	
		5	Amay.	3,250	3,250	.	.	
		6	Aux Terres-Rouges.	3,500	3,500	.	.	
		7	Ahin.	5,350	5,350	.	.	
		8	Gives.	5,000	4,500	.	500	
14	Liège à Dinant.	1	Seraing.	3,700	3,300	.	400	
		2	Ivoz.	7,500	5,700	.	1,800	
		A reporter.....		55,550	52,400	.	3,150	

a Pour même
Le droit est
concedé à la so-
ciété de la route
de la Vandre.
b Pour même.
Le droit est
concedé à la so-
ciété de la route
de l'Emblève
c Idem.

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	PRODUIT ANNUEL.		DIFFÉRENCE	
				ADJUDICATION DE 1838.	RÉADJUDICAT. DE 1839.	EN PLUS.	EN MOINS.
14	Liège à Dinant.		Report.....	55,550	52,400	"	3,150
		3	A la Neuville.	6,800	5,900	"	900
		4	Frayneux.	3,950	3,100	"	850
		5	Scie.	510	510	"	"
		6	Limet.	460	210	"	250
		7	Pailhe.	500	280	"	220
		Liège vers Aix-la Chapelle.	1	La Chartreuse.	11,000	11,000	"
	2		Beyne-Hesay.	12,000	11,900	"	100
	3		Fond-de-Gotte.	10,700	11,000	300	"
	4		Neufbois.	10,700	10,700	"	"
	5		Battice.	14,200	14,200	"	"
	6		Clermont.	6,300	6,300	"	"
	7		Henri-Chapelle.	3,700	3,850	150	"
	8		Maison-Blanche.	"	"	"	"
	Embranchement d'Eupen.	9	Montzen.	"	"	"	"
		1	Baelen.	"	"	"	"
16		Liège par Tongres vers Bois-le-Duc.	1	Ste-Walburge.	14,600	14,600	"
	2		Juprelle.	9,500	9,500	"	"
	Battice à Thieux.	1	Battice.	"	"	"	"
		2	Dison.	10,100	12,000	1,900	"
3		Hesuy.	900	900	"	"	
4		Oneux.	110	110	"	"	
Frayneux à Terwagne.	1	Tinlot.	3,050	2,050	"	1,000	
	2	Terwagne.	1,500	1,400	"	100	
	3	Bois.	1,660	1,400	"	260	
Huy vers Tirlemont.	1	Statte.	4,400	5,000	600	"	
	2	Vioalmont.	1,850	3,000	1,150	"	
	3	Sottiaux.	1,400	1,400	"	"	
	4	Chemin de Fallais.	920	920	"	"	
	5	Braives.	390	390	"	"	
	6	Villers-le-Peuplier.	320	1,410	1,090	"	
				187,070	185,430	5,190	6,830

Pour mémoire
Barrière com-
mune entre la
Belgique et la
Pusse.
Idem.

Idem.

Pour mémoire
Portée sur la
route d'Aix-la-
Chapelle.

{ Pour mémoire
Barrière com-
mune entre la
Belgique et la
Prusse.
Idem.

Idem.

{ Pour mémoire
Portée sur la
route d'Aix-la-
Chapelle.

RÉCAPITULATION.

Routes de 1 ^{re} classe.....	73,000	70,485	"	2,515
Id. de 2 ^e classe.....	187,070	185,430	5,190	6,830
	260,070	255,915	5,190	9,345

Province de Limbourg.

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	BAIL DE 3 ANS.		DIFFÉRENCE	
				PRODUIT ANNUEL.		EN PLUS.	EN MOINS.
				ADJUDICATION DE 1838.	RÉADJUDICAT. DE 1839.		
Routes de 1 ^{re} classe.							
4	Bruxelles vers Malmédy et Aix-la-Chapelle.	11	Bergen-op-Zoom.	8,730	10,925	2,195	"
		12	Brusthem.	9,020	9,020	"	"
		13	Gelinden.	9,800	9,800	"	"
		14	Heers.	10,750	10,750	"	"
4	Embranch. de St-Trond vers Aix-la-Chapelle.	1	Brusthem.	1,525	1,875	350	"
		2	Gothem.	1,600	2,225	625	"
		3	Bommershoven.	2,000	2,675	675	"
		4	Pironge.	3,000	2,525	"	475
		5	Berg.	2,600	2,150	"	450
		6	Herderen.	2,125	2,125	"	"
		7	Wilder.	1,025	400	"	625
		8	Heer.	2,050	1,600	"	450
		9	Keer.	825	1,000	175	"
		10	Hut.	825	1,175	350	"
		11	Woltwilder.	1,325	1,325	"	"
		12	Einde.	1,650	1,650	"	"
		13	Vaals.	400	400	"	"
4	Embr. entre les routes de 1 ^{re} classe nos 4 et 7.	1	Duplessis.	530	530	"	"
		2	Weltweselt.	620	620	"	"
7	Maestricht vers Wesel.	1	Caberg.	35	35	"	"
		2	Hocht.	1,500	1,500	"	"
		3	Mechelen.	840	840	"	"
		4	Rakels.	510	510	"	"
		5	Rothem.	510	510	"	"
		6	Cruyembosch.	700	925	225	"
		7	Ophoven.	840	1,025	185	"
		8	Ittervoort.	500	500	"	"
		9	Bruyère.	440	400	"	40
		10	Haalen.	480	300	"	180
		11	Neer.	560	485	"	75
		12	Kessel.	330	330	"	"
		13	Baerloo.	500	775	275	"
A reporter.....				68,145	70,905	5,055	2,295
{ Dans la partie cédée. Idem.<							

{ Dans la partie
cédée.

Idem.

Idem.

Idem.

Idem.

Idem.

{ Dans la partie
cédée.

Idem.

Idem.

Idem.

Idem.

Idem.

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	BAIL DE 3 ANS. — PRODUIT ANNUEL.		DIFFÉRENCE		
				ADJUDICATION DE 1838.	RÉADJUDICAT. DE 1839.	EN PLUS.	EN MOINS.	
7	Maestricht vers Wesel.	14	Report.....	68,145	70,905	5,055	2,205	{ Dans la partie cédée. Idem.
			Bloik.	640	350	.	200	
		15	Venloo.	290	290	.	"	
				69,075	71,545	5,055	2,585	

Routes de 2^e classe.

16	Liège par Tongres vers Bois-le-Duc.	3	Maison Sampermans.	10,050	10,050	"	"	{ Dans la partie cédée. Idem. Idem. Idem. Idem. Idem. Idem. Idem. Idem.	
		4	Overropen.	6,200	5,875	"	325		
		5	Guygoven.	5,275	5,275	"	"		
		6	Wimmertingen.	5,000	5,000	"	"		
		7	Hasselt.	6,200	6,200	"	"		
		8	Hasselt.	825	1,550	725	"		
		9	Zonhoven.	1,330	1,330	"	"		
		10	Houthalen sous Lank.	1,375	1,375	"	"		
		11	Hoelecteren.	540	540	"	"		
		12	Hechtel.	490	305	"	185		
		13	Lommel.	60	60	"	"		
		Maestricht à Kerkraede.	1	Amby.	550	550	"		"
			2	Berg.	675	800	125		"
	3		Fauquemont.	1,025	1,025	"	"		
	4		Klimmen.	1,375	2,200	825	"		
	5		Herlen.	2,525	2,525	"	"		
	Valkenhausen à la limite vers Aix-la-Chapelle. Louvain à Hasselt, par St- Joris-Winghe et Diest.	6	Kaelhayde.	3,300	3,925	625	"		
7		Kerkraede.	1,525	1,525	"	"			
1		Locht.	275	525	250	"			
7		Donck.	1,100	1,100	"	"			
8		Spalboek.	1,010	1,010	"	"			
9		Curange.	2,060	3,875	1,815	"			
Diest à Beeringen.		3	Pael.	"	1,150	1,150	"		
				52,765	57,770	5,515	510		

RÉCAPITULATION.

Routes de 1 ^{re} classe.....	69,075	71,545	5,055	2,585
Id. de 2 ^e classe.....	52,765	57,770	5,515	510
	121,840	129,315	10,570	3,095

RÉCAPITULATION (non compris les barrières de la partie cédée).

Routes de 1 ^{re} classe.....	69,075	60,965	"	8,110
Id. de 2 ^e classe.....	52,765	44,695	"	8,070
	121,840	105,660	"	16,180

Province de Luxembourg.

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	BAIL DE 3 ANS. — PRODUIT ANNUEL.		DIFFÉRENCE	
				ADJUDICATION DE 1838.	RÉADJUDICAT. DE 1839.	EN PLUS.	EN MOINS.

Routes de 1^{re} classe.

3	Bruxelles vers Tièves.	21	Aye.	2,050	2,050	•	•	
		22	Hologne.	3,300	3,050	•	250	
		23	Grune.	2,850	3,000	150	•	
		24	Bois-de-Bande.	2,650	2,650	•	•	
		25	Champlon.	2,050	2,400	350	•	
		26	Ortheuville.	2,100	2,100	•	•	
		27	Herbeumont.	1,950	1,950	•	•	
		28	Flamisoul.	1,600	1,625	25	•	
		29	Isle-la-Messe.	1,700	2,000	300	•	
		30	Notre-Dame-de-Bonne-Conduite.	1,800	1,800	•	•	
		31	Bois-de-Losange.	2,100	2,100	•	•	
		32	Malmaison.	2,500	2,500	•	•	
		33	Warnach.	2,450	2,300	•	150	
		34	Martelange.	2,500	2,500	•	•	
		35	Bois-des-Pendus.	3,000	2,900	•	100	
		36	Attert.	2,450	2,450	•	•	
		37	Quatre-Vents.	3,300	3,300	•	•	
		38	Autel-Haut.	4,150	4,150	•	•	
		39	Steinfort.	3,100	3,200	100	•	{ Dans la partie cédée.
		40	La Capp.	2,400	2,400	•	•	Idem.
		41	Mamor.	3,700	3,700	•	•	Idem.
		42	Magasin à poudre.	3,850	3,850	•	•	Idem.
		43	Fetschenhoff.	•	•	•	•	{ Pour mémoire. Située dans la forteresse de Luxembourg.
		44	Birel.	2,700	2,700	•	•	{ Dans la partie cédée.
		45	Nideranven.	2,500	2,500	•	•	Idem.
		46	Olingen.	1,900	1,900	•	•	Idem.
		47	Potaschhoff.	1,900	1,900	•	•	Idem.
		48	Laufbach.	1,150	1,150	•	•	Idem.
		49	Wasserbillig.	500	500	•	•	Idem.
				68,200	68,625	925	500	

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	BAIL DE 3 ANS. PRODUIT ANNUEL.		DIFFÉRENCE	
				ADJUDICATION DE 1838.	RÉADJUDICATION DE 1839.	EN PLUS.	EN MOINS.
8	Ostende à Arlon.		Report . . .	68,200	68,625	925	500
		54	Halma.	1,300	1,600	300	"
		55	Côtes de Neupont.	1,550	1,550	"	"
		56	Transinnos.	1,400	1,300	"	100
		57	Libin.	1,400	1,350	"	50
		58	Ochamps.	1,150	1,000	"	150
		59	Recogne.	1,700	1,700	"	"
		60	Verlaine.	1,300	1,250	"	50
		61	Semel.	1,350	1,350	"	"
		62	Offet.	1,600	1,600	"	"
		63	L'Église.	1,800	1,800	"	"
		64	Behême.	1,800	1,800	"	"
		65	Bologne.	2,100	1,900	"	200
		66	Ferme du Bois-Rond.	2,800	2,400	"	400
		67	Fouches.	3,700	2,800	"	900
		68	Stockem.	2,850	2,850	"	"
				96,000	94,875	1,225	2,350

Routes de 2^e classe.

Luxembourg à Diekirch.	1	Eich.	4,150	4,400	250	"	Dans la partie cédée.
	2	Heisdorff.	2,600	2,600	"	"	
	3	Lintgen.	1,750	1,750	"	"	
	4	Mersch.	3,000	3,000	"	"	
	5	Du Roost.	900	900	"	"	
	6	Schieren-Bas.	1,200	1,200	"	"	
Luxembourg vers Thionville.	1	Hollerich.	2,750	2,325	"	425	Idem.
	2	Hesperange.	3,250	3,250	"	"	Idem.
	3	Frisange.	500	500	"	"	Idem.
Luxembourg vers Longwy.	1	Merll.	1,700	1,700	"	"	Idem.
	2	Grevels.	1,650	1,650	"	"	Idem.
	3	Dippach.	1,350	1,350	"	"	Idem.
	4	Bas Charage.	1,200	800	"	400	Idem.
	5	Petange.	1,100	800	"	300	Idem.
	6	Aubange.	3,400	2,875	"	525	Pour mémoire. Voir la barrière, n° 43, route de 1 ^{re} cl., n° 3.
Luxembourg vers la Prusse, par Bernich.	1	Fetschenhoff.	"	"	"	"	
		A reporter . . .	30,500	29,100	250	1,650	

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	BAIL DE 3 ANS.		DIFFÉRENCE		
				PRODUIT ANNUEL.		EN PLUS.	EN MOINS.	
				ADJUDICATION DE 1838.	RÉADJUDICAT. DE 1839.			
			Report	30,500	29,100	250	1,650	{ Dans la partie cédée. Idem Idem Idem
	Luxembourg vers la Prusse, par Remich.	2	Sandweiller.	1,800	1,800	.	.	
		3	Oetrange.	1,250	1,250	.	.	
		4	Eylerey.	800	800	.	.	
		5	Remich.	925	925	.	.	
	Arlon vers Longwy.	1	Weiler.	4,500	3,700	.	800	{ Pour mémoire. Voir la barrière, n° 35, route de 1 ^{re} cl., n° 3.
		2	Differt.	3,300	2,975	.	325	
	Du Bois-des-Pendus vers Longuyon.	1	Bois-des-Pendus.	.	.	.	.	
		2	Nobressart.	500	450	.	50	
		3	Trou-au-Sable.	500	425	.	75	
		4	Etalle.	1,100	1,100	.	.	
		5	Ange-Gardien.	300	300	.	.	
		6	Bois-de-Virton.	600	500	.	100	
		7	Saint-Mard.	950	625	.	325	
		8	Bois de St-Mard.	175	175	.	.	
	De la hauteur de Cham- plon, par St-Hubert, à Recogne.	1	Champlon.	.	.	.	.	
		2	Rit-des-Chevaux.	250	250	.	.	
		3	Du Parc.	200	150	.	50	
		4	Des Rouges-Fosses.	250	250	.	.	
		5	Du Bois-de-Valansart.	200	100	.	100	
	Terwagne à Marche.	4	De la Marchette.	2,050	1,600	.	450	
				50,150	46,475	250	3,925	

RÉCAPITULATION.

Routes de 1 ^{re} classe	96,000	94,875	1,225	2,350
Id. de 2 ^e classe	50,150	46,475	250	3,925
	146,150	141,350	1,475	6,275

RÉCAPITULATION (non compris les barrières de la partie cédée).

Routes de 1 ^{re} classe	96,000	71,075	.	24,925
Id. de 2 ^e classe	50,150	15,475	.	34,675
	146,150	86,550	.	59,600

Province de Namur.

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	BAIL DE 3 ANS. PRODUIT ANNUEL.		DIFFÉRENCE	
				ADJUDICATION DE 1838.	RÉADJUDICAT. DE 1839.	EN PLUS.	EN MOINS.
Routes de 1 ^{re} classe.							
3	Bruxelles vers Trèves.	10	Du Docq.	14,500	14,500	"	"
		11	Masy.	4,600	4,600	"	"
		12	Temploux.	5,800	5,500	"	300
		13	Bolgrade.	6,800	6,800	"	"
		14	Erpent.	4,700	4,450	"	250
		15	Quinaux.	3,400	3,400	"	"
		16	Vivier-l'Agneaux.	3,100	3,150	50	"
		17	Natoye.	2,300	2,075	"	225
		18	Emptinc.	3,100	2,700	"	400
		19	Pessoulx.	2,700	2,500	"	200
		20	Sinsin.	2,200	1,825	"	375
	Bruxelles vers Trèves, em- branchement de Namur vers Givet.	1	La Plante.	5,700	5,700	"	"
		2	Fooz.	4,700	4,400	"	300
		3	Burnot.	4,400	4,400	"	"
		4	Moulin.	3,500	3,500	"	"
		5	Bouvigne.	3,900	3,900	"	"
		6	Anceremme.	2,800	2,800	"	"
		7	Falmignoul.	2,250	2,250	"	"
		8	Pont de Massambre.	270	270	"	"
	8	Ostende à Arlon.	42	Au chemin de Daus- sois.	270	270	"
43			Beauregard.	350	350	"	"
44			Bois de Rosée.	1,500	1,500	"	"
45			Château de Rosée.	1,500	1,500	"	"
46			Anthée.	1,700	1,500	"	200
47			Gerin.	1,810	1,810	"	"
48			Onhaye.	2,500	2,225	"	275
49			Froideveau.	2,200	2,200	"	"
50			Celle.	2,300	2,300	"	"
51			Sanzinne.	2,000	2,000	"	"
52			Vignée.	2,000	2,000	"	"
53			Génimont.	2,000	2,000	"	"
					100,850	98,375	50	2,525

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	BAIL DE 3 ANS. PRODUIT ANNUEL.		DIFFÉRENCE	
				ADJUDICATION DE 1838.	RÉADJUDICAT. DE 1839.	EN PLUS.	EN MOINS.

Routes de 2^e classe.

5	Bruxelles à Rocroy, par Charleroy et Philippeville.	6	Somzé.	8,600	7,800	.	800
		7	Fraire.	6,800	6,100	.	700
		8	Jamagne.	3,300	3,300	.	.
		9	Neuville.	2,700	2,700	.	.
		10	Grand-Mont.	3,300	3,300	.	.
		11	Mariembourg.	2,600	2,600	.	.
		12	Couvin.	2,700	2,700	.	.
		13	L'Hermitage.	1,850	1,200	.	650
7	Malines à Namur, par Louvain.	14	Moulin-Manteau.	750	400	.	350
		13	Leuze.	7,500	6,900	.	600
		14	Cognelée.	8,500	8,500	.	.
13	Liège à Namur.	15	Moulin à vent.	12,300	12,300	.	.
		9	Belgrade.	3,600	3,600	.	.
		10	Sclayen.	3,500	3,500	.	.
		11	Brumagne.	4,500	4,500	.	.
14	Liège à Dinant.	12	Enliva.	4,900	4,800	.	100
		8	Havelange.	700	450	.	250
		9	Hubinne.	650	450	.	200
		10	Biron.	1,000	900	.	100
		11	Achène.	950	950	.	.
		12	Sorinne.	1,900	1,825	.	75
		13	Dinant.	1,000	950	.	50
1	Couvin vers Chimay.	1	Ruisseau d'Haine.	700	700	.	.
6	Bruxelles à Namur, par Wavre et Gembloux.	9	Gembloux.	.	.	.	.
		10	Beuzet.	.	.	.	.
		11	Rhisne.	.	.	.	.
		12	St-Servais.	.	.	.	.
	Terwagne à Marche.	1	Néan.	1,900	1,000	.	900
		2	Somme.	1,600	925	.	675
		3	Baillonville.	1,700	1,025	.	675
				89,500	83,375	.	6,125

Pour mémoire.
Portées au ta-
bleau du Bap-
tant, la taxe à
ces quatre bar-
rières, se por-
tevant au profit
de cette pro-
vince.

RÉCAPITULATION.

Routes de 1 ^{re} classe	100,850	98,375	50	2,525
Id. de 2 ^e classe.	89,500	83,375	.	6,125
	190,350	181,750	50	8,650

SECTION IV.**RÉCAPITULATION : EXAMEN DES OPÉRATIONS ET DES RÉSULTATS.****PRÉAMBULE.**

Maintenant que toutes les opérations du chemin de fer, par rapport tant à la construction qu'à l'exploitation, sont connues, il nous reste à les apprécier dans leur ensemble, ce qui ne peut se faire qu'en établissant un parallèle entre les dépenses et les recettes présumées en 1834 et effectuées réellement. Les moyens, par la nature des choses, étaient en rapport avec le but; le but a été dépassé, les moyens ne pouvaient rester les mêmes; il y a là une corrélation que l'on ne peut perdre de vue.

L'idée première était de mettre le port d'Anvers et l'Escaut en rapport avec Cologne et le Rhin; l'embranchement sur la capitale paraissait la seule extension nécessaire.

Une deuxième idée est venue se joindre à celle-ci, c'est de suppléer, au besoin, à l'Escaut, en rattachant également le port indépendant d'Ostende au Rhin; la liberté de l'Escaut entre la mer et le port d'Anvers paraissait d'autant plus assurée, qu'il existerait un moyen direct de communication du Rhin avec la mer du Nord à Ostende.

Sous l'un et l'autre point de vue, le chemin de fer se présentait comme voie commerciale; c'était le caractère dominant.

La crainte de voir se rompre dans le pays même l'équilibre du système des communications, a fait naître, dans le cours de la discussion de la loi du 1^{er} mai 1834, une troisième idée : rattacher le Hainaut à Bruxelles et à Anvers, en assurant à cette province les mêmes avantages qu'à la province de Liège.

Telle est la succession d'idées qui a amené la loi du 1^{er} mai 1834, idées toutes conçues dans l'hypothèse que le chemin de fer servirait principalement au transport des choses.

Le 5 mai 1835, la 1^{re} section du chemin de fer a été ouverte. C'est, en quelque sorte, sur parole qu'avait été rendue la loi du 1^{er} mai 1834, et cependant le pays, par une espèce de vague pressentiment, s'était vivement associé à ce vote. Le public s'est bientôt trouvé en présence d'un fait dont les résultats n'ont pas tardé à dépasser toutes les conjectures, toutes les espérances. D'autres idées se sont emparées des esprits : la question s'est déplacée ou, pour mieux dire, elle s'est agrandie; le transport des hommes est devenu l'idée dominante; l'on a compris qu'une révolution s'opérait dans les relations sociales; les conditions de la locomotion allaient être changées pour tout le monde.

C'est sous l'empire de ces idées nouvelles que, lorsqu'il s'est agi, en décembre 1836, de proroger la loi qui autorise le gouvernement à concéder des voies

de communication, et notamment des chemins de fer, le Sénat y a mis une réserve relativement à la ligne de Gand à la frontière de France par Courtray (1), réserve que la Chambre des Représentants a adoptée.

C'est pour satisfaire à cet amendement, que, le 8 mai 1837, je fus chargé par le roi de présenter un projet de loi ayant pour objet d'autoriser le gouvernement à établir, aux frais de l'État, un chemin de fer de Gand à la frontière de France, par Courtray, avec un embranchement sur Tournay.

Mais les esprits avaient encore marché; bien que trois sections seulement fussent livrées à la circulation, le nouveau moyen de communication était tellement apprécié, comme bienfait social, que l'on en était arrivé à croire que les provinces placées en dehors du système, se trouveraient dans un véritable état d'infériorité.

Trois provinces restaient en dehors du réseau des chemins de fer : l'on proposa de les y comprendre, et cet amendement fut adopté par les deux Chambres.

C'est ainsi que la loi du 26 mai 1837 compléta celle du 1^{er} mai 1834, en donnant au système des chemins de fer son caractère définitif.

Nous voilà donc bien loin du point de départ de 1834; il ne s'agit plus d'une simple voie industrielle et commerciale, destinée à servir de jonction à deux fleuves, mais d'un vaste système de communications, reliant entre elles les populations belges et les rattachant aux nations voisines; double but également politique, le chemin de fer devenant ainsi, dans ses nouveaux développements, un moyen d'unité nationale et d'alliance européenne.

Ce n'est donc pas seulement avec les idées de 1834 qu'il faut juger le chemin de fer; réduit à une ligne de transit d'Anvers au Rhin, le chemin de fer n'aurait jamais acquis ce caractère de grandeur et de popularité; renfermé dans un but aussi exclusif, ne traversant que trois provinces, il n'aurait pas tardé à devenir un sujet de jalousie, au lieu d'être un principe de fusion.

Nous avons donc demandé au chemin de fer autre chose et plus que nous ne lui demandions en 1834.

En agrandissant le but, nous avons dû agrandir les moyens; ainsi le voulait la force des choses.

Reportons-nous à l'année 1834, en rappelant ce que nous nous promettions alors.

(1) Loi du 31 janvier 1836, art. unique : « La loi du 19 juillet 1832 (*Bulletin officiel*, n° 519) sur les concessions de péage, est prorogée au 1^{er} janvier 1837. Néanmoins le chemin à ornieres en fer, destiné à relier la Belgique avec la France, dans la direction de Gand vers Lille, ne pourra être concédé qu'en vertu d'une loi. »

§ 1^{er}.

Mouvement présumé, à l'époque de la discussion de la loi du 1^{er} mai 1834.

« Quoique nous ayons la conviction profonde qu'avant la dixième année
 » d'existence de la nouvelle route, la circulation actuelle, déjà si animée, entre
 » Anvers, Bruxelles, Liège et les autres villes intermédiaires, triplera, au moins
 » en ce qui concerne les voyageurs, et contribuera ainsi à couvrir la plus
 » grande partie des dépenses d'établissement et d'entretien, nous n'établirons
 » toutefois nos calculs que sur le mouvement actuel, augmenté seulement d'un
 » tiers ou d'un cinquième, suivant l'importance des relations des villes entre
 » elles, augmentation qui n'est nullement douteuse, lorsque l'on considère la
 » progression beaucoup plus forte qui a eu lieu depuis quelques années, à
 » mesure de l'organisation plus régulière des messageries. »

C'est ainsi que les deux ingénieurs, chargés de la première étude du chemin de fer, s'exprimaient dans leur mémoire de 1833 (1).

Pour rendre plus facile la comparaison de ce mouvement présumé avec le mouvement actuel, nous nous renfermerons dans ce que nous avons appelé la conception première, comprenant la ligne d'Anvers à la frontière de Prusse et l'embranchement sur Bruxelles.

Il s'agissait de faire 16 à 22 kilomètres à l'heure. C'était la plus grande vitesse pour les convois de voyageurs (2).

On supposait que le transport se ferait à raison de 6 centimes par personne et par kilomètre ; distinguant le halage du péage, on attribuait au péage 4 1/2 et au halage 1 1/2 centimes.

C'est d'après ces bases qu'a été dressé en 1833, le tableau suivant, n° XXVI, en supposant toutefois, pour le péage, une moyenne de 4 centimes seulement, par personne et par kilomètre.

(1) P. 73, 3^e édition, Bruxelles, chez Lacrosse. C'est à cette édition que nous renverrons, attendu qu'elle est encore dans le commerce. Les deux autres sont épuisées.

(2) « A l'égard du trajet entre Anvers, Liège et Verviers, en employant pour les marchandises une vitesse de 10 milles à l'heure, on arriverait à Liège en 7 à 8 heures et à Verviers en moins de 9 heures.

» Relativement au transport des voyageurs, on pourra adopter une vitesse plus accélérée d'un tiers, environ, que celle des marchandises, sans qu'il en résulte la moindre confusion dans les rencontres : les heures de départ et d'arrivée des messageries étant fixes et le moment de leur passage connu à l'avance pour tous les points de la route, les conducteurs de marchandises régleront leur marche en conséquence. Ainsi, quoique la plus grande vitesse imprimée aux marchandises ne dépassera pas 16 kilomètres à l'heure, celle des voitures publiques pourra cependant s'élever à 20 kilomètres au moins ; et, à ce taux, on arriverait d'Anvers à Cologne en 12 heures, et à Liège, en 5 à 6 heures de temps ; ce qui, sans aucun doute, satisfera les besoins du commerce. » (Mémoire de 1833, p. 57 à 58.)

A la page 74, du même Mémoire, il est dit que la vitesse pour les voyageurs sera de 18 à 22 kilomètres par heure.

Tableau de la circulation présumée des voyageurs et du produit des péages, à raison de 4 centimes par personne et par kilomètre (1).

	NOMBRE DE PERSONNES.		DISTANCE du PARCOURS.	DROIT par DISTANCE.	PRODUIT PRÉSUMÉ	
	MOUVEMENT actuel.	MOUVEMENT présumé.				
Entre Anvers et Malines	74,000	98,000	24	» 96	94,080	
» Anvers et Lierre	9,000	12,000	5	» 20	2,400	
» Lierre et Malines	3,000	4,000	5	» 20	800	
» Malines et Bruxelles.	75,000	100,000	22	» 88	88,000	
» Bruxelles et Louvain.	85,000	10,000	46	1 84	18,400	
» Malines et Louvain.	19,000	25,000	24	» 96	24,000	
» Louvain et Tirlemont	46,000	55,000	18	» 72	39,600	
» Tirlemont et Waremme	35,000	30,000	26	1 04	31,200	
» Waremme et Liège.		30,000	26	1 04	31,200	
» Liège à Chaudfontaine.	43,000	57,000	7	» 28	15,960	
» Chaudfontaine à Verviers	15,000	19,000	19	» 76	14,440	
» Liège, Verviers et Aix						
par Battice	6,000	5,000	26	1 04	5,200	
	400,000	445,000	Distance moyenne parcou- rue, 20 1/2		365,280	
A ce produit du péage, il fallait ajouter, dans le cas où le gouverne- ment eût effectué lui-même le transport, pour avoir le revenu total, le produit du halage à raison de 1 1/2 c. par personne et par kilomè- tre, c'est-à-dire						136,980
La recette totale à effectuer sur le mouvement présumé de la circulation devait donc s'élever, péage et halage compris, à la somme de						502,260

pour le transport de 445,000 personnes à une distance moyenne de 20 1/2 kilomètres.

(1) Pag. 74, 3^e édition, du Mémoire de 1833.

A ce produit de la circulation des voyageurs, montant à fr. 502,260
 devait s'ajouter aussi, comme produit présumé des marchandises
 sur les mêmes sections, toujours d'après les prévisions de 1833
 (p. 73-76 et 77), la somme de 1,884,414

Ensemble pour produit total brut . . . fr. 2,386,674

Pour connaître le *revenu net*, il y a à déduire de cette recette
 totale brute,

1° *Du chef du péage :*

La part des frais incombant au propriétaire de la route, s'éle-
 vant :

Pour dépenses annuelles d'entretien et d'administration des
 travaux (p. 49), à fr. 315,400

Pour frais de recette des péages (p. 66) 59,600

Ensemble 375,000

2° *Du chef du halage :*

La part des frais incombant à l'entrepreneur des
 transports, s'élevant (p. 73-77) : 1,285,832

Pour le service des voyageurs 136,980

Pour le service des marchandises 773,852

910,832

Partant, produit net . . . fr. 1,100,842

C'est ce produit de un million cent mille huit cent quarante deux francs qui
 devait servir à couvrir les intérêts du capital tel qu'il était évalué alors.

Nous croyons superflu de parler des lignes qui constituent l'extension
 donnée à la conception première; nous nous bornerons à rappeler que le
 mouvement d'alors était évalué de la manière suivante (1) :

Entre Bruxelles et Gand	60,000 personnes.
» Anvers et Gand	35,000 »
» Termonde et Gand	5,000 »
» Termonde et Malines	5,000 »
» Ostende, Bruges et Gand	38,000 »

Quand il s'est agi, après l'expérience acquise, de former, en mai 1837, le
 tableau du mouvement présumé des voyageurs pour la ligne de Gand par
 Courtray à la frontière de France et à Tournay, on a dû admettre d'autres
 bases; aussi ce tableau (1) appartient-il à un autre ordre d'idées et ne doit-il
 point trouver sa place ici.

(1) P. 92, pour la ligne jusqu'à Ostende.

(1) P. 189 du rapport du 1^{er} mai 1837, édition Lacrosse; annexe du rapport de l'exposé
 des motifs du 8 mai 1837, n° 255, session 1836 à 1837.

§ 2.

Parallèle, quant au nombre des voyageurs, entre le mouvement présumé de 1834 et le mouvement réel; conséquences de l'accroissement du nombre des voyageurs.

Pour rendre ce parallèle plus facile, nous revenons à la conception première.

Nous avons vu qu'il s'agissait de transporter en tout, sur la ligne d'Anvers à la frontière de Prusse et de l'embranchement de Malines à Bruxelles, moins d'un demi-million de voyageurs, parcourant chacun, en moyenne, une distance de 20 $\frac{1}{2}$ kilomètres.

La section de Bruxelles à Malines, formant ce que l'on appelait l'embranchement de la ligne principale, ouverte le 5 mai 1835, a été exploitée seule jusqu'au 3 mai 1836, c'est-à-dire pendant un an.

On a transporté 563,210 voyageurs, parcourant une distance moyenne de plus de 19 kilomètres.

La section de Malines à Anvers, ouverte le 5 mai 1836, a été exploitée, conjointement avec la section de Bruxelles à Malines, jusqu'au 31 décembre 1836, c'est-à-dire, pendant 8 mois.

On a transporté pendant cette période, formant les deux tiers de l'année, 729,545 voyageurs, sur une distance moyenne de 32 kilomètres, c'est-à-dire que, pour l'année, on aurait transporté un million de personnes.

Chacun est à même, à l'aide des tableaux nos XIV à XIX, de continuer le parallèle entre le mouvement présumé et le mouvement réel; nous passons à l'indication des conséquences qui devaient inévitablement résulter de la différence entre la réalité et les premières prévisions.

De cet accroissement du nombre des voyageurs résultent des conséquences qui s'offrent d'elles-mêmes à l'esprit; nous nous arrêterons aux principales.

1° *Insuffisance du matériel* : On avait supposé qu'entre Bruxelles, Anvers et la frontière de Prusse, on transporterait environ un demi-million de voyageurs, mais seulement sur une distance moyenne de 20 kilomètres pour chaque voyageur. Nous avons vu que, de mai 1835 à mai 1836, on a transporté sur la seule section de Malines à Bruxelles plus d'un demi-million d'hommes à la même distance environ; dès-lors on pouvait dire d'une manière générale que cette section, recevant seule autant de voyageurs qu'on en avait supposé pour toutes les sections, le matériel présumé devenait nécessairement insuffisant.

2° *Insuffisance des stations* : Il est évident que les stations doivent être en rapport avec le nombre de voyageurs à recevoir et le matériel à y placer.

Pouvait-on prévoir que les voyageurs se présenteraient à certains jours aux stations, non par centaines, mais par milliers?

3° *Accélération de vitesse* : Le *maximum* de la vitesse ne devait guères

dépasser 4 lieues à l'heure ; l'idée dominante devenant le transport des hommes, cette vitesse a été plus que doublée, c'est-à-dire, qu'il a fallu des machines plus fortes et des moyens d'alimentation plus intenses.

4° *Augmentation de tous les frais d'exploitation, tant en personnel qu'en matériel* : Cette conséquence est tellement évidente que, lorsque le gouvernement a demandé fr. 1,348,000, pour l'exploitation, en 1837, des trois sections alors ouvertes et de trois à ouvrir vers le milieu de l'année, personne n'a songé à rappeler que l'on n'avait pas même proposé cette somme pour exploiter la ligne toute entière ; c'est qu'il était admis, dès-lors, par tout le monde, que le but ayant changé, les moyens devaient changer.

5° *Élargissement de la voie* : Cette modification a été introduite par un heureux pressentiment dès la mise à exécution de la loi du 1^{er} mai 1834 : on avait d'abord supposé (1) que la voie pourrait n'être que de 1^m,40 ; on lui a donné 1^m,50, c'est-à-dire, la largeur du chemin de fer de Liverpool à Manchester et de presque tous les chemins de voyageurs (2) ; évidemment, après le résultat obtenu pour la section de Bruxelles à Malines, il fallait maintenir cette largeur (3).

6° *Deuxième voie* : Enfin, la 2^e voie continue sera probablement bientôt une nouvelle nécessité ; le mouvement réel des hommes et des choses exigera ce que n'aurait pas exigé le mouvement prévu en 1834 ; l'on s'était borné à proposer la 2^e voie sur la ligne de Bruxelles à Anvers, et un redoublement de voie d'environ un cinquième de la longueur sur les lignes de Malines à la frontière de Prusse et à Ostende, redoublement de voie dont l'ensemble présente un développement de 73,000 mètres ; c'est dans ces limites que l'administration s'est renfermée.

(1) Pag. 37, édition Lacrosse.

(2) Il n'existe encore que trois chemins de fer dont la voie soit plus large : les chemins de fer de Londres à Bristol (*Great Western*), de St-Petersbourg à Zarskoe-Selo et celui d'Amsterdam à Harlem.

(3) Cette modification a été annoncée dans les observations annexées au premier rapport sur le chemin de fer, pag. 6, du 4 août 1835, n° 5, *session 1825-1826*.

§ 3.

Parallèle, quant aux conditions de transport (temps et argent), entre le mouvement des diligences, avant 1833, le mouvement présumé du chemin de fer en 1834 et le mouvement réel.

Nous avons déjà fait remarquer que dans les publications antérieures au vote de la loi du 1^{er} mai 1834, on distinguait entre le halage et le péage; voici pourquoi : on supposait que le gouvernement se bornerait à construire le chemin de fer et que l'exploitation en serait abandonnée au public, en d'autres termes, qu'elle serait libre.

C'est d'après cette distinction qu'ont été calculées, en 1834, les dépenses et les recettes, c'est-à-dire, que le coût du transport, tant pour les personnes que pour les choses, devait être divisé en deux parties :

La première, le péage ou droit de barrière revenant de droit à l'État et devant servir à couvrir les intérêts des frais de construction de la route proprement dite et de son entretien ;

La deuxième, le halage ou fret, comprenant la part qui revient aux messagistes ou expéditeurs des transports, et qui doit servir à couvrir les intérêts du prix d'achat de voitures, de machines et de tous frais d'exploitation quelconque, tels que bâtiments pour bureaux de messageries, entrepôts, remises, salles d'attente, ateliers, etc. Enfin tous les frais de transport proprement dit, comme cela a lieu pour les routes, canaux et rivières.

C'est dans le cas seulement où le gouvernement s'emparerait du monopole des transports, idée alors odieuse et généralement repoussée et qui est devenue aujourd'hui une nécessité, un axiôme, qu'on devait être amené à réunir le péage au halage, le premier appartenant à l'État, comme propriétaire de la route, et le second lui revenant comme entrepreneur messagiste, pour n'en faire qu'un coût total du transport : ce qui existe actuellement dans les tarifs du gouvernement.

Pour comparer le tarif *présumé* de 1834, au *tarif actuel* de 1839, il faut donc opérer cette réunion du halage et du péage.

Nous avons déjà eu occasion de rappeler que la *vitesse, promise en 1834 aux voyageurs*, devait être au *maximum* de 22 kilomètres à l'heure.

Nous avons aussi rappelé quelle était la circulation des voyageurs par les diligences; il nous reste à dire de quelle manière elle se faisait.

Nous établirons un parallèle entre les trois situations suivantes :

- 1^o Voyage en diligence, avant 1835;
- 2^o *Voyage présumé* (1834) par le chemin de fer ;
- 3^o *Voyage réel* par le chemin de fer.

Ce parallèle fait l'objet du tableau ci-joint. (*Tableau n^o XXVII.*)

En 1834, le chemin de fer avait promis de faire mieux que les diligences. Il a fait même mieux qu'il n'avait promis.

Choisissons un exemple : *le voyage de Bruxelles à Liège.*

Par les diligences, le voyage se faisait en 10 à 11 heures, à raison d'un prix moyen de 12 fr.

Par le chemin de fer, d'après les promesses de 1834, il devait se faire en 6 heures, à raison d'un prix moyen de 6 fr. 50 c.

Il se fait aujourd'hui en moins de 4 heures, à raison d'un prix moyen de 5 fr. 50 c.

Il y a donc, pour le voyageur, économie :

Sur les diligences, de $\frac{3}{5}$ pour le temps et $\frac{1}{2}$ pour l'argent,

Sur les prévisions de 1834, de $\frac{1}{3}$ pour le temps et de 15 p. $\%$ pour l'argent.

Le tableau, n° XXVII offre d'autres cas, non moins remarquables.

Il en résulte, en général, que nous avons, pour le voyageur, augmenté la vitesse promise et diminué le tarif annoncé en 1834.

(Tableau n° XXVII.)

Comparaison des avantages pour le public, en temps et en argent, entre l'ancien mode de transport par diligences, le tarif projeté en 1834 et le tarif en vigueur en 1839.

		DISTANCE		TARIF PROPOSÉ EN 1834 POUR FRET ET PÉAGE.			TARIF ACTUEL.					ANCIENNES		ÉCONOMIE						
		A PARCOURIR.		Vitesse de 18 à 22 kilomèt. à l'heure.	DURÉE DU TRAJET.	BASES. 1 1/2 centim. par personne et par km. P ^r fret ou halage, dest à couv. unq ^{ue} les frais d'exploit 4 c. p ^r pers. et p ^r un p ^r péage, ou droit de brève, compr en les frais d'exploit de la route.	PRIX TOTAL MOYEN. (1)	Vitesse de 30 à 40 kilomèt. à l'heure.	DURÉE DU TRAJET.	PRIX TOTAL PAR CLASSE DE VOITURES.				MESSAGERIES.		Sur les propositions primitives.		Sur les moyens de com- munication, existant avant 1834		
		SUIVANT LE PROJET.	RÉALISÉE.							DILIGEN- CES.	CHARS-A- BANC.	WAGGONS.	MOYENNE.	DURÉE DU TRAJET.	PRIX.	EN TEMPS.	EN ARGENT.	EN TEMPS.	EN ARGENT.	
		Kilom.	Kilom.	Heures.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Heures.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Heures.	Fr. c.						
P. 89, 93. { V. Mém. 1833, pag. 62, 74, 131.	Anvers et Cologne	248	»	12	3 72	9 92	13 64	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		
	Anvers et Verviers	146	144	7	2 19	5 84	8 03	»	»	»	»	»	14	»	»	»	»	»		
	Anvers et Liège (Ans)	120	119	6	1 80	4 80	6 60	4 3/4	9 00	6 00	4 50	6 00	12 à 13	14 00	2/5	9 %	2/3	57 %		
	Bruxelles et Liège (Ans)	118	113	6	1 77	4 72	6 49	4	8 00	5 50	4 00	5 50	10 à 11	12 00	1/5	15 1/2 %	1/2 *	54 % *		
	Anvers et Bruxelles	46	44	2	» 69	1 84	2 53	1 1/4	3 50	2 25	1 75	2 25	4 à 5	4 50	5/8	11 1/2 %	2/3 *	50 % *		
	Bruxelles et Gand	77	78	3 1/2	1 15	3 08	4 23	2 1/2	5 00	3 25	2 25	3 25	4 à 5	4 00	1/3	23 %	1/2	19 %		
{	Bruxelles et Ostende.	145	144	7	2 17	5 80	7 97	4 5/8	10 00	6 50	5 00	6 50	10	7 50	1/5	1 3/4 %	1/2	14 %		
	Bruxelles et Louvain	46	45	2	» 69	1 84	2 53	1 1/4	3 00	2 00	1 25	2 00	2 1/2	2 00	5/8	20 3/4 %	1/2	—		
Prix moyen															1/3	15 %	1/2	33 %	Savoir :	
(1) Les prix indiqués dans cette colonne, comprenant halage et péage, devaient former une moyenne entre des voitures de 1 ^{re} et de 2 ^e classe.															Diligences				13 %	
															Chars-à-bancs.				30 %	
															Waggon				60 %	

§ 4.

Parallèle, quant aux produits, entre le mouvement présumé de 1834 et le mouvement réel; nombre de lieues de route parcourues chaque année et coût du transport par lieue.

En comparant dans le § précédent le *tarif actuel* avec les bases *supposées* en 1834, nous avons établi que le tarif était en dessous de ces bases.

Cependant, eu égard au nombre de voyageurs, le produit est, au total, plus considérable : c'est ce qui résulte du tableau suivant, n° XXVIII :

Pour les 13 sections aujourd'hui exploitées, le mouvement des voyageurs était supposé moyennement de 748,000 personnes en tout, à une distance de 29 kilomètres.

En 1838, l'exploitation de 6 sections, pendant les 3 premiers mois de l'année, de 8 sections pendant les 4 mois suivants et de 10 pendant les 5 derniers mois (ce qui équivaut à 8 sections durant l'année entière), a offert un mouvement de 2,238,303 personnes, transportées à 26 kilomètres, ou de plus de 2 millions de personnes à la distance réduite de 29 kilomètres.

Sous le rapport des recettes, le parallèle est non moins remarquable.

Pour ces 13 sections, la recette brute annuelle était présumée de fr. 1,191,610 ; ce qui devait laisser, après déduction des frais (halage et péage), fr. 857,680.

Les 10 sections exploitées, non pas toute l'année, mais une partie de l'année 1838, ont produit pour les voyageurs seuls, et déduction faite des frais de transport, fr. 1,200,000.

Nous acceptons ces comparaisons, malgré la situation incomplète actuelle, le transport des marchandises n'étant pas encore définitivement organisé, et le système n'existant pas encore dans son ensemble.

Ce qui nous conduit à une autre réflexion qui doit frapper quiconque jettera les yeux sur le tableau suivant, n° XXVIII : c'est l'effet de la réaction de chaque section nouvellement ouverte sur chaque section précédemment ouverte.

Ainsi le bureau de Bruxelles, qui, pour l'exploitation d'une section, n'avait reçu, en 1835, pendant 8 mois, que fr. 136,000, en a reçu successivement au fur et à mesure de l'ouverture des nouvelles sections :

En 1836.	fr. 371,000
En 1837.	512,000
En 1838.	886,000
Et enfin pendant les dix 1 ^{ers} mois de 1839 . . .	874,000

TABLEAU comparatif des produits, basé

SECTIONS.		DISTANCES A PARCOURIR.	NOMBRE préssumé de voyageurs par section.	TARIF PRIMITIF PAR DISTANCE.			PRODUIT ANNUEL PRÉSUMÉ.			
				Pour transport	Pour péages.	Total par personne	Prod ^t du balage destiné à cou- vrir uniquement les frais d'ex- ploitation des transports.	Péages ou droit de barrières.	TOTAL.	
LOI DU 1 ^{er} MAI 1834.	PREMIÈRE CONCEPTION.	P. 74 et 62. Malines à Bruxelles.....	22	(1) 110,000	(Pag. 62, 3 ^e édit.) 0.33	(Pag. 74, 3 ^e édit.) 0.88	1.21	36,300	96,800	133,100
		Malines à Anvers.....	24	98,000	0.36	0.96	1.32	35,280	94,080	129,360
		Malines à Louvain.....	24	(1) 35,000	0.36	0.96	1.32	12,600	33,600	46,200
		Louvain à Tirlemont....	18	55,000	0.27	0.72	0.99	14,850	39,600	54,450
		Tirlemont à Waremme...	26	30,000	0.39	1.04	1.43	11,700	31,200	42,900
		Waremme à Liège (Ans).	20	30,000	0.30	1.04	1.34	9,000	31,200	40,200
	PREMIÈRE EXTENSION.	P. 90. Bruxelles à Anvers (2 ^e v.).	46	(2) 50,000	0.69	1.04	1.73	34,500	52,000	86,500
		P. 89. Malines à Termonde....	28	100,000	0.42	1.12	1.54	42,000	112,000	154,000
		Termonde à Gand.....	29	100,000	0.44	1.16	1.60	44,000	116,000	160,000
		P. 92. Gand à Bruges.....	42	30,000	0.63	1.68	2.31	18,900	50,400	69,300
		Bruges à Ostende.....	24	30,000	0.36	0.96	1.32	10,800	28,800	39,600
LOI DU 26 MAI 1837.		P. 189. Gand à Courtray.....	43	(3) 100,000	0.64	1.72	2.36	64,000	172,000	236,000
		Landen à St-Trond.....		P. mém.					P. mém.	
			Parcours moyen.	29	748,000				333,930	857,680

(1) Y compris les 10,000 voyageurs de Bruxelles pour Louvain, ou *vice-versa*.

(2) Augmentation présumée dans l'éventualité de l'exécution de la branche vers Ostende.

(3) Évaluation basée dans le tableau ci-dessus, comme pour les sections projetées en 1833, d'après le tarif également proposé à cette époque de 1833, et d'après le nombre des diligences circulant alors entre Gand et Courtray (voir pag. 157).—Les devis dressés en 1837, en présence des résultats de l'exploitation du chemin de fer et sous l'influence du tarif adopté, portaient (pag. 189) un mouvement plus considérable. Mais on n'a pu y avoir égard ici, où il s'agit simplement de comparer le produit effectif actuel avec les prévisions antérieures à la loi du 1^{er} mai 1834.

uniquement sur le mouvement des voyageurs.

PRODUIT BRUT EFFECTIF PAR EXERCICE.							PRODUIT MOYEN MENSUEL EFFECTIF.
DÉSIGNATION DES BUREAUX.	1835. (8 mois.)	1836. Année entière.	1837. Année entière.	1838. Année entière.	1839. (10 mois.)	TOTAL PAR BUREAU PRINCIPAL.	
BRUXELLES..... Vilvorde et Sempst.....	136,005	367,030 4,482	473,402 39,376	847,268 39,659	833,431 41,990	2,782,643	51,530
ANVERS..... Duffel, Vieux-Dieu et Contich.....		279,246	373,557 2,092	455,993 25,335	441,364 16,891	1,594,478	37,963
LOUVAIN..... Haegt, Wespelaer et Boortmeerbeek.....			60,468 655	217,152 9,377	194,104 7,928	489,684	18,834
TIRLEMONT..... Vertryk.....			34,418 423	119,342 3,736	103,851 3,541	265,311	10,612
WAREMME..... Landen et Laor.....				32,052 6,313	31,666 8,319	78,350	4,123
ANS..... Fexhe et Rosoux.....				283,923 3,095	318,991 3,129	609,138	32,059
MALINES.....	132,992	174,373	248,586	332,650	270,245	1,158,846	21,460
TERMONDE..... Malderen et Capelle.....			94,301 1,202	82,853 14,361	79,591 12,206	284,514	8,891
GAND..... Wetteren, Audeghem, Melle et Wichelen.....			74,587 13,909	380,549 42,246	430,489 33,302	975,082	39,003
BRUGES..... Aeltre, Landeghem, Bloemendaale et Tron- chienne.....				73,441 10,116	182,789 20,373	286,917	22,055
OSTENDE..... Jabbeke et Plasschen- daale.....				58,443 1,325	187,191 3,243	250,202	19,246
COURTRAY..... Deynze, Waereghem et Harlebeke.....					24,220 6,879	31,099	27,000
ST-TROND..... Velm.....					5,242 83	5,325	6,600
	268,997 50	825,132 85	1,416,982 94	3,039,239 12	3,261,068 91		

Cette appréciation de la situation financière serait incomplète, si nous ne constations en outre l'économie obtenue en 1839 sur les frais d'exploitation, résultat qui doit être présenté par lieue de parcours.

A cet effet, nous avons fait dresser, d'après les livres de locomotion tenus avec une scrupuleuse exactitude dans les bureaux de l'administration des chemins de fer en exploitation, un tableau indiquant le nombre de lieues parcourues par chaque locomotive, année par année. (*Tableau n° XXIX ci-annexé.*)

Le nombre de lieues parcourues chaque année, étant connu, et la dépense totale annuelle l'étant également, il est facile de savoir ce qu'a coûté le parcours d'une lieue.

C'est ainsi que nous nous sommes trouvés à même de former le tableau suivant :

(*Tableau n° XXX.*)

TABLEAU indiquant par année les dépenses d'exploitation des transports et le nombre total de lieues parcourues par les locomotives et convois.

EXERCICES.	DÉPENSES ANNUELLES D'EXPLOITATION.				NOMBRE DE LIEUES parcours.	DÉPENSES D'EXPLOITATION PAR LIEUE DE 5,000 MÈT.			
	Pour l'entretien et la police de la route	Pour les transports	Pour les recettes et la police des convois.	TOTAL.		Entretien et police de la route	Trans- ports	Recette et police des convois	TOTAL
1835 du 1 ^{er} mai au 31 déc. .	50,584 01	99,955 46	18,233 26	168,772 73	10,074	5 02	9 92	1 81	16 75
1836 l'année entière . . .	132,637 41	247,646 56	50,831 70	431,135 67	29,561	4 49	8 38	1 72	14 59
1837 id . . .	346,486 35	635,245 84	208,256 63	1,189,988 72	61,594	5 63	10 31	3 38	19 32
1838 id. . . .	637,212 70	1,692,047 65	403,907 48	2,733,167 98	129,755	4 91	13 04	3 11	21 06
1839 du 1 ^{er} janv. au 30 sept.	523,971 93	1,067,522 51	307,511 98	1,899,006 42	126,834	4 13	8 41	2 42	14 96
	1,690,892 40	3,742,418 02	988,761 05	6,422,071 47	357,818	4 72	10 46	2 77	17 95

Il résulte de ce dernier tableau que les 357,818 lieues parcourues jusqu'au 30 septembre, ayant exigé une dépense totale de fr. 6,422,071-47, la moyenne générale par lieue a été d'environ fr. 17-95,

dont fr. 4-72 pour l'entretien et la police de la route,
10-46 pour les frais proprement dits du transport,
et 2-77 pour l'administration des recettes et la police
des convois.

Cette moyenne de 17-95 a varié, du 1^{er} mai 1835 au 1^{er} janvier 1839, de fr. 14-59 à 21-06, probablement suivant que l'ouverture des nouvelles sections a eu lieu au commencement ou à la fin de la belle saison.

La moyenne pour l'exercice actuel, comprenant les 9 premiers mois, a été ramenée à fr. 14-96, c'est-à-dire, sensiblement au même taux où elle était pendant l'époque d'exploitation si avantageuse de 1836, où le service ne s'étendait encore que sur les deux sections de Bruxelles et d'Anvers.

DÉSIGNATION DES MACHINES.							DISTANCES PARCOURUES EN LIEUES DE 5,000 MÈTRES.							OBSERVATIONS.
N ^o D'ORDRE.	NOMS.	N ^o DE FABRIQUE.	DIAMÈTRE EN POUCE ANGLAIS.		CONSTRUCTEUR.	DATE DE L'ENTRÉE EN SERVICE.	1835, les 8 derniers mois.	1836, année entière.	1837, année entière.	1838, année entière.	1839, les 9 premiers mois.	TOTAL PAR MACHINE.	PARCOURS MOYEN PAR MOIS DE SERVICE.	
			Cylindre.	Roues motrices.										
1	La Flèche	88	11	60	Stephenson	Novembre 1834.	3,701	4,324	2,708	1,885	2,854	15,472	294	Cette machine a été, en outre, employée aux transports de sable pour le service de la route.
2	L'Éléphant.	100	14	54	Id.	Février 1835.	385	53	22	40	—	500	9	
3	Stephenson	89	11	60	Id.	Id.	3,897	4,285	3,702	2,349	727	14,960	282	
4	La Rapide	107	11	60	Id.	Juillet 1835.	907	3,966	4,579	2,562	1,662	13,676	273	Cette machine ayant été précipitée dans la Lys, au pont de la Snepe, le 21 août 1838, a été mise en réparation à l'atelier de Malines.
5	L'Élan	108	11	60	Id.	8 août id.	1,172	5,110	4,063	2,616	—	12,961	360	
6	Le Belge	1	11	60	Cockerill.	30 décembre id.	12	2,857	4,033	2,570	996	10,468	232	
7	L'Anversoise	2	11	60	Id.	4 mai 1836.	—	2,765	4,325	1,128	1,029	9,247	225	
8	Hercules	122	14	54	Stephenson	15 id. id.	—	53	—	208	1,753	2,014	49	
9	L'Escout	3	11	60	Cockerill.	10 juin id.	—	3,225	4,076	2,874	826	11,001	272	
10	Le Soleil	138	11	60	Stephenson	4 juillet id.	—	2,545	5,718	2,010	448	10,721	268	
11	Bayard	5	11	60	Cockerill.	16 novembre id.	—	176	5,752	2,399	2,335	10,662	300	
12	Le Progrès	136	12	60	Stephenson	7 décembre id.	—	202	3,305	4,549	2,277	10,333	307	
13	Rubens	6	11	60	Cockerill.	7 février 1837.	—	—	3,359	3,661	2,515	9,535	298	
14	Artevelde.	7	11	60	Id.	5 avril id.	—	—	2,453	3,789	1,493	8,740	291	
15	Godefroid de Bouillon . .	4	14	54	Id.	29 mai id.	—	—	73	—	—	73	2	
16	La Rapide	8	11	60	Id.	13 juin id.	—	—	2,452	2,627	1,951	7,030	259	Cette machine a été employée aux transports dépendant du service de la route, ainsi qu'aux expériences de la marche sur les courbes de petit rayon.
17		10	11	60	Id.	7 août id.	—	—	1,717	2,936	1,361	6,014	231	
18	Le Commerce.	11	12	60	Id.	17 id. id.	—	—	1,828	3,601	2,947	8,376	329	
19	Juste-Lipse	12	12	60	Id.	29 id id.	—	—	1,514	3,829	2,150	7,493	299	
20	Charles-Quint.	13	12	60	Id.	9 septembre id.	—	—	1,542	2,893	2,638	7,073	283	
21	Marie de Bourgogne . . .	165	14	54	Stephenson	16 id. id.	—	—	65	242	481	788	32	
22	Les 4 Journées	14	12	60	Cockerill.	27 id. id.	—	—	1,664	3,815	3,206	8,685	362	
23	Jean Van Eyck	171	12	60	Stephenson	20 octobre id.	—	—	430	4,095	2,327	6,852	292	
24		16	12	60	Cockerill.	27 novembre id.	—	—	660	3,787	1,721	6,168	280	
25		176	11	60	Stephenson	4 décembre id.	—	—	303	3,498	1,606	5,407	249	
26		173	12	60	Id.	9 id. id.	—	—	224	4,902	2,534	7,660	356	
27		172	12	60	Id.	20 id. id.	—	—	22	4,493	2,634	7,349	352	
28	La Victoire	17	12	60	Cockerill.	11 janvier 1838.	—	—	—	4,260	3,091	7,351	360	
29		18	12	60	Id.	20 mars id.	—	—	—	3,834	1,776	5,610	304	
30		177	11	60	Stephenson	24 id. id.	—	—	—	2,952	2,585	5,537	363	
31	La Toison d'Or	174	12	60	Id.	28 id. id.	—	—	—	4,814	2,448	7,262	404	
32		179	11	60	Id.	29 id id.	—	—	—	3,592	2,863	6,455	359	
33		15	12	60	Cockerill.	7 avril id.	—	—	—	5,468	3,351	8,819	489	
34	Le 17 juillet 1831.	175	12	60	Stephenson	23 id. id.	—	—	—	3,474	2,498	5,972	347	
35	La Meuse.	19	12	60	Cockerill.	26 mai id.	—	—	—	3,718	3,991	7,709	482	
36	Pepin de Landen	20	12	60	Id.	Id. id.	—	—	—	3,594	3,025	6,619	414	
37		168	14	54	Stephenson	3 juin id.	—	—	—	169	1,575	1,744	109	
38		166	14	54	Id.	7 id. id.	—	—	—	1,251	1,042	2,293	143	
39		22	12	60	Cockerill.	15 juillet id.	—	—	—	3,601	4,336	7,937	547	
40		24	12	60	Id.	24 id. id.	—	—	—	2,256	1,721	3,977	284	
41		21	12	60	Id.	25 id. id.	—	—	—	2,426	3,250	5,676	405	
42		167	14	54	Stephenson	2 août id.	—	—	—	55	143	198	14	
43	Charles-le-Téméraire . . .	169	14	54	Id.	Id. id.	—	—	—	1,541	790	2,331	167	
44	Le Tonnerre	217	14	60	Id.	3 id. id.	—	—	—	18	2,687	2,705	193	
45	Liévin Bauwens	23	12	60	Cockerill	20 septembre id.	—	—	—	1,855	3,171	5,026	402	
46		38	12	60	Id.	Id. id.	—	—	—	1,189	1,305	2,494	120	
47	Le Congrès	39	12	60	Id.	Id. id.	—	—	—	1,911	2,198	4,109	329	
48	Cockerill	25	12	60	Id.	28 id. id.	—	—	—	1,543	3,213	4,756	296	
49	Palfyn	26	12	60	Id.	30 octobre id.	—	—	—	1,394	3,600	4,994	434	
50		27	14	54	Id.	27 novembre id.	—	—	—	—	784	784	78	
51		238	12 $\frac{1}{2}$	66	Stephenson	Id. id.	—	—	—	263	205	468	312	Cette machine, dont la chaudière a fait explosion à Gand, le 18 janvier 1839, a été reprise par le fabricant qui doit la rendre en bon état.
52		239	12 $\frac{1}{2}$	66	Id.	Id. id.	—	—	—	—	1,046	1,046	105	
53		113	12 $\frac{1}{2}$	66	Longridge	Id. id.	—	—	—	—	1,533	1,533	153	
54	D'Egmont.	40	12	60	Cockerill.	Id. id.	—	—	—	219	4,387	4,606	461	
55	Tilly	240	12 $\frac{1}{2}$	66	Stephenson	15 janvier 1839.	—	—	—	—	1,652	1,652	195	
56	De Lannoy	114	12 $\frac{1}{2}$	66	Longridge	18 id. id.	—	—	—	—	1,692	1,692	199	
57		115	12 $\frac{1}{2}$	66	Id.	Id. id.	—	—	—	—	708	708	83	
58		29	14	54	Cockerill.	25 id. id.	—	—	—	—	80	80	10	
59	Van Helmont.	28	14	54	Id.	6 février id.	—	—	—	—	77	77	10	
60		44	12	60	Id.	Id. id.	—	—	—	—	1,816	1,816	227	
61		43	12	60	Id.	9 id. id.	—	—	—	—	2,089	2,089	261	
62	Grétry	45	12	60	Id.	26 id. id.	—	—	—	—	1,547	1,547	221	
63	Charles Martel	241	12 $\frac{1}{2}$	66	Stephenson	14 mars id.	—	—	—	—	2,853	2,853	439	
64		30	14	54	Cockerill	22 id. id.	—	—	—	—	18	18	3	
65		32	14	54	Id.	3 avril id.	—	—	—	—	18	18	3	
66		31	14	54	Id.	19 id. id.	—	—	—	—	329	329	59	
67		33	14	54	Id.	27 id. id.	—	—	—	—	18	18	4	
68	Notger	242	12 $\frac{1}{2}$	66	Stephenson	7 mai id.	—	—	—	—	1,713	1,713	343	
69		1	13	66	Meeus-Brion		—	—	—	—	106	106	21	
70		46	12	60	Cockerill.	30 juin id.	—	—	—	—	916	916	306	
71		47	12	60	Id.	Id. id.	—	—	—	—	1,093	1,093	364	
72														

Ce calcul, il est vrai, ne s'applique qu'aux neuf premiers mois de l'année 1839; il existe quelques créances arriérées, malgré toutes les précautions prises pour les éviter; et il reste trois mois d'exploitation pendant la saison la plus coûteuse.

Supposons donc tout au pis; supposons que le restant de l'allocation du budget soit absorbé, tant par les dépenses arriérées que par le dernier trimestre; c'est-à-dire, que l'année entière 1839 exige la somme allouée de fr. 3,090,000.

Il nous reste à diviser cette somme par le nombre de lieues fournies l'année entière 1839, nombre que l'on peut, dès à présent, indiquer avec certitude.

Nous savons déjà que le nombre de lieues parcourues pendant les 9 premiers mois, a été de 126,834

Auquel il faut ajouter pour le parcours :

Du 1 ^{er} au 7 octobre, 7 jours à 529 lieues (1) =	3,703	
Du 8 au 31 id., 24 » à 530 » (2) =	12,720	
		16,423
Du 1 ^{er} au 20 novemb., 20 jours à 530 lieues =	10,600	
Du 21 au 30 id., 10 » à 480 » (3) =	4,800	
		15,400
Du 1 ^{er} au 31 décemb., 31 jours à 480 lieues =		14,880
	Total	46,703
	Total général	173,537

C'est-à-dire que le nombre de lieues parcourues l'année entière de 1839, sera de 173,537; la dépense totale étant présumée de 3,090,000 fr., la lieue de parcours aura coûté, par convoi, en moyenne, 17-80.

Cette moyenne est supérieure à celle des neuf premiers mois de 1839, mais elle est inférieure à celle de l'année 1837, et de beaucoup à celle de 1838; résultat qu'il nous suffit, pour le moment, d'établir.

Ainsi, en 1839, en même temps que les recettes augmentaient, les frais d'exploitation auront été réduits, comparativement à 1838, de 21-06 à 17-80, nonobstant l'introduction des convois spéciaux et directs.

La carrière fournie par les locomotives est immense; elle a été, depuis le 5 mai 1835 jusqu'au mois de septembre 1839, de plus de 350,000 lieues, et aucune locomotive n'est encore hors de service : ce qui témoigne à la fois du bon choix du matériel et du parfait entretien (4).

(1) Tableau des convois pour la *période d'été*, y compris l'embranchement de Courtray.

(2) Id. id. pour la *période de transition*.

(3) Id. id. pour la *période d'hiver*.

(4) La locomotive n° 5, *l'Eclair*, qui s'est précipitée dans la Lys (voir le tableau des accidents, 20 août 1838), a été remise en bon état par les soins des ateliers de Malines; la locomotive n° 51, qui a sauté (voir le même tableau, — 18 janvier 1839), a été reprise par le fabricant, qui doit la rendre en bon état.

§ 5.

Prévisions de dépenses, à l'époque de la discussion de la loi du 1^{er} mai 1834 ; devis des avant-projets.

Le but que l'on se proposait en 1834, et le but que l'on a atteint sont maintenant connus ; nous allons rappeler quels étaient les moyens présumés nécessaires en 1834, pour le but qui nous préoccupait alors.

Le premier mémoire, publié en mars 1833, comprend le devis de ce que nous avons appelé la conception première, moins la section de Verviers à la frontière de Prusse et la 2^e voie entre Bruxelles et Anvers. Le complément de ce premier devis se trouve dans les mémoires de juin et de novembre 1833 (pag. 126 et 103).

Le devis de la ligne de Malines à Ostende, formant la 1^{re} extension donnée à la conception première, est également inséré dans le mémoire supplémentaire de novembre 1833 (pag. 97 et 100).

Enfin, la ligne de Bruxelles aux frontières de France par le Hainaut, constituant la 2^e extension à la conception première, n'a pas fait l'objet d'un devis détaillé publié avant la discussion de la loi du 1^{er} mai.

Le rapporteur de la section centrale s'est borné à dire, dans son rapport, que cette ligne pouvait être évaluée à 7 1/2 millions, évaluation qui a donné lieu à de grandes discussions, en 1836 et 1837.

L'on trouvera, ci-après, les devis primitifs des avant-projets :

1^o De la ligne d'Anvers à la frontière de Prusse, avec embranchement sur Bruxelles (*Tableau n^o XXXI*) ;

2^o De la ligne de Malines à Ostende, par Gand et Bruges (*Tableau n^o XXXII*) ;

3^o De la ligne de Bruxelles aux frontières de France, par le Hainaut (*Tableau n^o XXXIII*) ; dans ce 3^e tableau, l'on a cherché à résumer la polémique de 1836 et 1837.

La loi du 26 mai 1837 n'avait d'abord qu'un seul objet : la ligne de Gand, par Courtray, à la frontière de France et à Tournay. Cette ligne avait fait l'objet de deux devis annexés, l'un et l'autre, à l'exposé des motifs du 8 mai 1837.

Quant aux chemins de fer de St-Trond et de Namur, le rapporteur de la section centrale a dû se borner à dire que, d'après des avant-projets, ces embranchements étaient évalués, l'un à environ 1 million, l'autre à environ 6 millions.

L'on trouvera, également ci-après, les tableaux des devis des avant-projets :

1^o De la ligne de Gand, par Courtray, à la frontière de France et à Tournay (*Tableau n^o XXXIV*) ;

2^o De l'embranchement de Landen à St-Trond, d'après le rapport du 10 janvier 1838 (*Tableau n^o XXXV*) ;

3^o De la ligne de Namur, suivant le rapport du 1^{er} juin 1838 (*Tableau n^o XXXVI*).

Il résulte de ces devis d'avant-projets que les chemins de fer décrétés par les lois du 1^{er} mai 1834 et du 26 mai 1837, devaient exiger la dépense suivante :

*Loi du 1^{er} mai 1834.***I. — CONCEPTION PREMIÈRE.**

Ligne d'Anvers à Verviers et à Bruxelles (sans matériel)	16,500,000
Complément de cette ligne de Verviers à la frontière	<u>1,490,000</u>
	17,990,000

II. — PREMIÈRE EXTENSION.

Ligne de Malines à Ostende (sans matériel).	8,500,000
Deuxième voie entre Bruxelles et Anvers	<u>1,200,000</u>
	9,700,000

III. — DEUXIÈME EXTENSION.

Ligne de Bruxelles aux frontières de France, par le Hainaut (en tenant compte des réductions sur la possibilité desquelles on semblait d'accord, de part et d'autre), et sans matériel	12,000,000
Total pour la loi du 1 ^{er} mai 1834	<u>39,690,000</u>

*Loi du 26 mai 1837.***I. — PROPOSITION DU GOUVERNEMENT.**

Ligne de Gand, par Courtray, à la frontière de France et à Tournay (sans matériel) environ	7,300,000
--	-----------

**II. — EXTENSION DONNÉE A LA PROPOSITION
DU GOUVERNEMENT.**

1 ^o Embranchement du Limbourg (sans matériel) environ	1,000,000
2 ^o Ligne de Namur (sans matériel) environ	<u>8,500,000</u>
Total pour la loi du 26 mai 1837	16,800,000
Total pour les deux lois (sans matériel)	56,490,000
Matériel pour les lignes décrétées par la loi du 1 ^{er} mai	<u>2,000,000</u>
Total général	58,490,000

Telles sont les prévisions des avant-projets (1); il est toutefois à remarquer que les changements survenus dans la destination du chemin de fer ont exercé plus ou moins leur influence sur les devis de 1837, de sorte que ceux-ci sont déjà plus en rapport avec la destination nouvelle.

(1) La législature n'a pas entendu renfermer le gouvernement d'une manière absolue dans les limites des devis des avant-projets; ce qui le prouve, c'est le rejet de l'amendement suivant, proposé par M. De Theux :

« Art. 2. L'exécution commencera par la section de Louvain à Liège, et par celle de
» Liège à la frontière de Prusse; néanmoins cette dernière ne sera entreprise qu'autant que
» la route soit également entreprise sur le territoire prussien.

« Le gouvernement ne pourra commencer l'exécution des sections autres que celles mentionnées
» au présent article, qu'autant que les devis estimatifs de la section de Louvain à Liège n'aient
» pas été dépassés et qu'il ait été rendu un compte détaillé aux Chambres des opérations
» relatives à cette section. »

Cet amendement a été rejeté dans la séance du 26 mars 1834; l'on s'est borné à exiger du gouvernement un compte-rendu des opérations avant le 1^{er} juillet de chaque année, obligation à laquelle il a été satisfait par les rapports des 4 août 1835, 1^{er} mars 1837, 26 octobre 1837, 24 novembre 1838, indépendamment de la publicité que le gouvernement a jugé devoir donner à tous les actes avant de les poser.

DEVIS DES AVANT-PROJETS. — LOI DU 1^{er} MAI 1834.

Il faut distinguer trois parties dans cette loi :

- 1^o *La conception primitive* : Chemin de fer d'Anvers à la frontière de Prusse et à Bruxelles ;
 2^o *La première extension proposée par le gouvernement même dans le projet de loi* : Chemin de fer d'Anvers à Ostende, par Gand et Bruges ;
 3^o *La deuxième extension volée comme amendement* : Chemin de fer de Bruxelles aux frontières de France, par le Hainaut.

I. CONCEPTION PRIMITIVE. — Chemin de fer d'Anvers à la frontière de Prusse et à Bruxelles.

Premier devis, d'Anvers à Bruxelles et Verviers. TABLEAU textuellement extrait du Mémoire de mars 1833, pag. 48.										Compléments de ce devis.		OBSERVATIONS.
NATURE DES DÉPENSES.	Section d'Anvers à Malines.	Embranchement de Lierre.	Section de Malines à Bruxelles.	Section de Malines à Louvain.	Section de Louvain à Tielmont.	Section de Tielmont à Waremmé.	Section de Waremmé à la Meuse.	Section de Liège à Verviers.	TOTAUX (a).	Section de Verviers à la frontière de Prusse (b).	Deuxième voie entre Bruxelles et Anvers (c).	
LONGUEUR DES SECTIONS. . . .	Mètres. 24,200	Mètres. 5,200	Mètres. 21,700	Mètres. 23,900	Mètres. 18,000	Mètres. 27,900	Mètres. 26,400	Mètres. 26,200		Mètres. 21,000		
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
Acquisitions des terrains.	302,400	34,560	263,520	212,200	307,800	401,760	421,200	261,480	2,204,940	160,000	»	(a) Pour les détails du devis des sections de Malines à Anvers, Bruxelles et Verviers, voy. le Mémoire des ingénieurs Simons et De Ridder, de mars 1833, pag. 41-47.
Travaux de terrassements.	81,400	6,090	94,600	151,030	563,200	1,293,300	889,000	107,400	3,186,020	90,000	»	
Ouvrages d'art.	180,000	12,000	125,800	91,500	732,000	119,500	175,000	793,200	2,229,000	180,000	»	
Voie à rouage.	932,700	185,500	763,700	875,500	637,000	957,000	1,165,850	916,250	6,433,500	560,000	1,070,000	
Plans inclinés.	»	»	»	»	»	»	318,000	»	318,300	300,000	»	
Dépandances.	72,500	18,100	65,300	56,300	41,300	54,900	79,800	53,900	442,100	70,000	45,000	
Frais d'administration et conduite des travaux. .	23,500	4,000	18,500	22,750	72,000	76,500	87,000	111,500	415,750	50,000	30,000	(b) Pour les détails du devis de la section de Verviers à la frontière de Prusse, voy. le supplément au Mémoire précédent, de juin 1833, pag. 127.
Frais de l'étude du projet.	5,000	1,000	2,000	5,000	9,000	9,000	9,000	5,000	45,000	3,000	»	
Intérêts des capitaux pendant l'exécution	1,597,500	261,250	1,333,420	1,414,300	2,362,300	2,911,960	3,144,850	2,248,730	15,274,310	1,393,000	1,145,000	(c) Pour les détails de la deuxième voie entre Bruxelles et Anvers, voy. le Mémoire de novembre 1833, pag. 103.
Coût total.	1,677,000	271,000	1,404,000	1,485,000	2,598,000	3,202,000	3,457,000	2,406,000	16,500,000	1,490,000	1,200,000	

II. — PREMIÈRE EXTENSION.

Chemin de fer de Malines à Ostende, par Gand et Bruges (1).

NATURE DES DÉPENSES.	SECTION DE MALINES A TERMONDE.	SECTION DE TERMONDE A GAND.	SECTION DE GAND A BRUGES.	SECTION DE BRUGES A OSTENDE.	TOTAUX.	OBSERVATION.
Longueur.....	27,500 m.	29,100 m.	42,000 m.	24,300 m.		
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
Acquisitions de terrains.....	326,000	335,000	400,000	210,000	1,271,000	(1) Tableau textuellement extrait du Mé- moire des in- gén ^{rs} Simons et De Ridder, de novemb. 1833, pag. 99 et 102.
Travaux de terrassement.....	110,000	150,000	160,000	100,000	520,000	
Ouvrages d'art.....	120,000	261,000	229,000	185,000	795,000	
Voie à rouage.....	1,062,000	1,259,000	1,570,000	1,074,000	4,965,000	
Dépendances.....	88,000	84,000	106,000	68,000	346,000	
Administration et conduite des travaux.....	24,000	46,000	51,000	28,000	149,000	
	1,730,000	2,135,000	2,516,000	1,665,000	8,046,000	
Intérêts des capitaux pendant l'exécution.....	90,000	145,000	130,000	89,000	454,000	
Coût total.....	1,820,000	2,280,000	2,646,000	1,754,000	8,500,000	

Chemin de fer, à double voie, rails de 25 kil. le mètre courant, avec viaducs clôtures, continues et stations complètes.

Devis rédigé par MM. VIFQUAIN, DE MOOR et NOEL, le 8 juin 1836 (1).

NATURE DES DEPENSES.	Chemin de fer de la frontière française, par Mons et Soignies, à Bruxelles, aux Bogards.	Embranchement de l'Allée-Vente.	TOTAUX.
	LONGUEUR.....		
	80,735 mètres.	3,500 mètres.	
Acquisitions des terrains.....	1,946,340 00	377,300 00	2,323,640 00
Terrassement.....	2,725,787 00	49,147 00	2,774,934 00
Ouvrages d'art.			
42 viaducs..... 608,000		Néant.	608,000 00
350 ponts, pontceaux et aqueducs.. 464,000		7 ponts et pontceaux 155,800 00	619,800 00
45 barrières, avec ou sans loges... 190,000	1,585,900 00	5 barrières 30,000 00	220,000 00
Clôtures latérales continues... 322,940		14,000 00	336,940 00
Bornes kilométriques..... 960		36 00	996 00
Rail-way à double voie, à 25 kilog. le mètre courant.....	7,155,475 00	309,500 00	7,464,975 00
Dépenses; loges de cantonniers, réservoirs d'eau et ponts à peser.....	190,000 00	3,000 00	1,208,000 00
Stations, au nombre de 7, avec tous leurs accessoires.....	1,015,000 00	Néant.	
Dépenses imprévues, à 5 p. %.....	730,925 10	46,939 15	777,864 25
Administration, direction et surveillance, à 3 p. %.....	460,482 81	29,571 66	490,054 47
	15,809,909 91	1,015,293 81	16,825,203 72
Intérêts des capitaux, à 5 p. %, pendant un an.....	790,495 50	50,764 69	841,260 19
Coût total.....	16,600,405 41	1,066,058 50	17,666,473 91

Devis de MM. Simons et De Ridder, pour un chemin de fer à voie unique, sans viaducs et sans clôtures continues, de Bruxelles par les Écaussines aux frontières de France, 10 septembre 1836 (4).

	SECTION de Bruxelles à Tubize.	SECTION de Tubize à Meignault.	SECTION de Meignault à Mons.	TOTAL pour la route de Bruxelles à Mons.	SECTION de Mons à Saint-Ghislain.	TOTAL Pour la route de Bruxelles à St-Ghislain.	SECTION de St-Ghislain à Quévrain.	TOTAL pour la route de Bruxelles à Quévrain.	OBSERVATIONS.
Longueur des sections .	21,500 m.	20,000 m.	21,000 m.	62,500 m.	10,000 m.	72,500 m.	12,500 m.	85,000 m.	(4) Tableau textuellement extrait de l'Enquête du Hainaut, page 38.
Acquisitions de terrains .	378,000	312,700	421,300	1,112,000	218,800	1,330,800	142,600	1,473,400	
Travaux de terrassements.	234,300	567,300	839,000	1,640,600	169,900	1,810,500	73,300	1,883,800	
Ouvrages d'art	136,500	62,000	1,301,500	1,500,000	55,000	1,555,000	43,000	1,598,000	
Voie à rouage	1,127,500	1,025,000	1,107,000	3,259,500	533,000	3,792,500	635,500	4,428,000	
Dépenses	98,300	65,300	92,300	255,900	86,700	342,600	67,700	410,300	
Frais d'administration et conduite des travaux .	60,000	65,000	85,000	210,000	30,000	240,000	30,000	270,000	
	2,034,600	2,097,300	3,846,100	7,978,000	1,093,400	9,071,400	992,100	10,063,500	
Intérêts des capitaux pendant l'exécution. . .	65,400	102,700	153,900	322,000	56,600	378,600	57,900	436,500	
Coût total	2,100,000	2,200,000	4,000,000	8,300,000	1,150,000	9,450,000	1,050,000	10,500,000	

Devis modifié pour un chemin de fer à simple voie (provisoirement), rails de 22 kil.; sans viaducs, ni clôtures continues obligées avec stations partielles.		OBSERVATIONS.	
Modifications proposées par M ^M . SIMONS et DE RIDDER, dans leur rapport du 10 septembre 1836 (2).		Modifications proposées par M ^M . VIEQUAIN, DE MOOR et NOEL, dans leurs observations du 4 décembre 1836 (3).	
Évaluations considérées comme trop élevées de.....	440,000	Maintien des évaluations.	
Estimations considérées comme susceptibles d'être réduites de.....	1,000,000	Maintien des évaluations.	
Remplacement des viaducs par des passages à niveau.....	500,000	Suppression de 35 viaducs.....	518,000
Évaluations considérées comme pouvant être réduites de.....	300,000	Mais augmentation du nombre des barrières.....	90,000
Évaluations considérées comme pouvant être réduites de.....	100,000	Maintien de l'article.	
Suppression des clôtures ailleurs qu'aux stations.....	300,000	Maintien de l'article.	
		Suppression des clôtures latérales.....	336,940
Ajournement de la seconde voie, et réductions du poids des rails.....	3,000,000	Ajournement de la seconde voie et réduction du poids des rails.....	3,864,222
Constructions considérées comme en majeure partie à la charge de l'exploitation; d'où réduction de.....	865,000	Réduction adoptée.....	865,000
Dépenses imprévues à raison de 4 p. %....	270,000	Dépenses imprévues, à raison de 5 p. %, sur le devis réduit.....	274,708
Frais considérés comme trop élevés de....	210,000	Réduction adoptée.....	210,054
	6,985,000		6,018,924
Réduction proportionnelle des intérêts....	190,000	Réduction proportionnelle des intérêts....	258,956
Total des réductions.....	7,175,000	Total des réductions.....	6,277,880

DEVIS DES AVANT-PROJETS. — LOI DU 26 MAI 1837.

(Tableau n° XXXIV.)

Il faut distinguer dans cette loi qui est déjà une extension à la loi du 1^{er} mai 1834, deux parties :

1^o *La proposition du gouvernement* : Prolongement des chemins de fer de Gand, par Courtray, aux frontières de France et à Tournay ;

2^o *L'extension votée par amendement* : Chemins de fer de Namur, du Limbourg et sous réserve du Luxembourg.

1. PROPOSITION DU GOUVERNEMENT. — *Chemins de fer de Gand à la frontière de France et à Tournay (1).*

NATURE DES DÉPENSES.		DEVIS DE MM. SIMONS et DERIDDER.	DEVIS DE MM. VIFQUAIN, NOEL ET DE MOOR.				TOTAUX. ARTICLES		OBSERVATIONS.
ARTICLES COMMUNS.	ARTICL. SPÉCIAUX A L'UN DES DEVIS.	Chemin de fer de Gand par Courtray à la frontière de France, avec embranchement de Tourn. y.	Chemin de fer de Gand, par Courtray, à la frontière de France.	Embranchement de Tournay.					
Longueur.....		77,000 mètr.	54,884 mètres.	18,570 mètres.		COMMUNS.	SPÉCIAUX.		
Acquisition du terrain...		1,150,000 00	773,740 00		230,340 00		1,004,080 00	(1) Deux devis ont été annexés à l'exposé des motifs présenté à la Chambre des Représentants, le 8 mai 1837, l'un de MM. Simons et De Ridder, l'autre de MM. Vifquain, Noël et De Moor; ce dernier devis offre deux articles qui lui sont propres (<i>clôtures latérales et dépenses imprévues</i>); en les écartant, les deux devis sont ramenés à des <i>articles communs</i> , entre lesquels il est facile d'établir une comparaison, et qui, malgré les différences de détail, ne varient dans leur ensemble que de fr. 261,407-56; voy. pag. 9-11 et 23-29 de l'exposé des motifs.	
Terrassements.....		685,000 00	647,808 02		169,647 25		837,455 27		
Ouvrages d'art.....		360,000 00	515,660 00		125,816 00		641,476 00		
	Clôtures latérales.....			219,536 00		74,280 00	293,816 00		
Rail-way, une voie.....		3,863,000 00	2,602,570 00		840,975 00		3,443,545 00		
Dépendances et stations..		432,000 00	655,500 00		113,500 00		769,000 00		
Administration et surveillance.....		130,000 00	170,566 64		49,598 58		220,165 22		
	Dépenses imprévues.....			270,740 70		78,727 91	349,468 61		
		6,620,000 00	5,365,844 66	490,276 70	1,549,876 83	153,007 91	6,915,721 49		
Intérêts des capitaux durant l'exécution....		380,000 00	268,292 23	24,513,83	77,493 84	7,650 39	345,786 07		
Totaux.....		7,000,000 00	5,634,136 89	514,790 53	1,627,370 67	160,658 30	7,261,407 56		

II. — EXTENSION DONNÉE A LA PROPOSITION DU GOUVERNEMENT.

1^o *Chemin de fer du Limbourg.*

NATURE DES DÉPENSES.	CHEMIN DE FER DU LIMBOURG. — SECTION DE LANDEN A ST-TROND (1).	OBSERVATION.
Longueur.	10,754 mètres.	
Acquisition des terrains.	147,519 68	(1) Pour les détails du devis de la section de Landen à St-Trond, voy. le rapport présenté au ministre des travaux publics, par l'inspecteur Vilquain et l'ingénieur Groc-taers, le 10 janvier 1838, pag. 9-10.
Travaux de terrassements.	196,530 50	
Ouvrages d'art	83,315 00	
Voie en fer (une voie).	450,407 00	
Plans inclinés.	»	
Dépendances	110,000 00	
Administration et surveillance.	25,000 00	
	1,012,772 18	
Intérêts des capitaux durant l'exécution	25,319 30	
Total.	1,038,091 48	

2° Chemin de fer de Namur (1).

NATURE DES DÉPENSES.	SECTION DE NAMUR A VIEUX-VILLE.	SECTION DE VIEUX-VILLE A TUBIZE.	TOTAUX.	OBSERVATIONS.
Longueur.....	40,273 m.	36,465 m.	76,738 m.	
Embranchement de la station à la Meuse....	1,574			
	Francs.	Francs.	Francs.	
Acquisitions de terrains.	701,200	590,000	1,291,200	(1) Extrait du rapport de l'in- specteur Vifquain, du 1 ^{er} juin 1838, pag. 12.
Travaux de terrassements	1,080,540	933,000	2,013,540	
Ouvrages d'art	375,500	380,500	756,000	
Rail-way pour une simple voie avec croisement.	1,793,390	1,567,540	3,360,930	
Stations et dépendances	252,000	230,430	482,430	
Frais d'administration et conduite des travaux	124,000	110,000	234,000	
Frais de l'étude du projet	6,000	5,000	11,000	
	4,332,630	3,816,470	8,149,100	
Intérêts des capitaux.	303,982	267,148	571,130	
Total général . . . . .	.....	.....	8,720,230	

3° Embranchement du Luxembourg.

Pour mémoire.

§ 6.

Parallèle, quant aux sections livrées à la circulation, entre les dépenses présumées et les dépenses réelles.

Il nous reste à comparer les dépenses présumées que nous venons de rappeler, avec les dépenses effectives au 30 septembre 1839.

Nous avons dit dans quel ordre d'idées la loi du 1^{er} mai 1834 avait été votée. A l'exception des sections d'Ans à la frontière de Prusse, cette loi a reçu son exécution. Des treize sections livrées à la circulation, dix ont été décrétées par la loi du 1^{er} mai.

Ces dix sections ont été adjudgées dans l'ordre suivant :

- 1^o section de Bruxelles à Malines, le 1^{er} juin 1834 ;
- 2^o » Malines à Termonde, le 29 septembre 1834 ;
- 3^o » Louvain à Tirlemont, le 29 septembre 1834 ;
- 4^o » Tirlemont à Waremmé, le 5 avril 1835 ;
- 5^o » Malines à Anvers, le 31 mai 1835 ;
- 6^o » Malines à Louvain, le 17 mars 1836 ;
- 7^o » Termonde à Gand, le 1^{er} avril 1836 ;
- 8^o » Waremmé à Ans, le 27 avril 1836 ;
- 9^o » Gand à Bruges, le 14 novembre 1836 ;
- 10^o » Bruges à Ostende, le 31 décembre 1837.

Ces 10 sections, celle de Bruges à Ostende exceptée, ont été adjudgées publiquement sur bordereau de prix.

La section de Bruges à Ostende a été entreprise par marché direct, mesure tout exceptionnelle, à laquelle on n'a eu recours que pour s'assurer, dans le plus bref délai, la prolongation de la ligne jusqu'à Ostende, et pour obtenir de l'entrepreneur le désistement de diverses réclamations.

Voici, quant à ces 10 sections, le tableau comparatif des dépenses présumées et effectuées. (*Tableau n° XXXVII.*)

TABLEAU comparatif des dépenses de

DÉSIGNATION DES SECTIONS.		DEVIS PRIMITIFS.					
		ROUTE PROPREMENT DITE.				DÉPENSES GÉNÉRALES.	
		Travaux d'art, de terrassement et du rail-way	DÉPENDANCES FIXES.	TERRAINS.	TOTAL.	MATÉRIEL.	PERSONNEL ET FRAIS D'ÉTUDE.
ROUTE DU NORD	Malines à Bruxelles, à simple voie.	984,100	65,300	263,520	1,312,920	1,500,000	20,500
	Redoublement de la voie entre Bruxelles et Anvers.	1,070,000	45,000	"	1,115,000		38,000
	Malines à Anvers, à simple voie.	1,194,100	72,500	302,400	1,569,000		28,500
ROUTE DE L'EST	Malines à Louvain, id.	1,118,030	56,300	212,220	1,386,550	500,000	27,750
	Louvain à Tirlemont, id.	1,932,200	41,300	307,800	2,281,300		81,000
	Tirlemont à Waremmes, id.	2,369,800	54,900	401,760	2,826,460		85,500
	Waremmes à Ans (Liège) (a), id.	1,563,850	59,800	316,200	1,939,850		72,000
ROUTE DE L'OUEST.	Malines à Termonde, id.	1,292,000	38,000	326,000	1,706,000	500,000	24,000
	Termonde à Gand, id.	1,670,000	84,000	335,000	2,089,000		46,000
	Gand à Bruges, id.	1,959,000	106,000	400,000	2,465,000		51,000
	Bruges à Ostende, id.	1,359,000	68,000	210,000	1,637,000		28,000
Montant pour l'établissement de la route proprement dite.		16,512,080	741,100	3,074,900			
Totaux pour la route, le matériel, etc. .					20,328,080	2,000,000	502,250
Excédants des dépenses effectives sur le coût présumé.		39 p. %	183 p. %	133 p. %	66 p. %	315 p. %	

(a)

	MONTANT TOTAL DE LA SECTION de WAREMMES à LIÈGE.	A DÉDUIRE POUR LA PARTIE D'ANS à LIÈGE.	RESTE MONTANT DE LA SECTION de WAREMMES à ANS.
Terrains.	421,200	105,000	316,200
Travaux d'art, de terras- sement et de rail-way. . .	2,229,850	666,000	1,563,850
Plan incliné	318,000	318,000	—
Dépendances.	79,800	20,000	59,800
Frais de personnel et d'é- tude.	96,000	24,000	72,000
	3,144,850	1,133,000	2,011,850

2,011,850

COUT EFFECTIF AU 30 SEPTEMBRE 1830..				OBSERVATIONS.	
ROUTE PROPREMENT DITE.			DÉPENSES GÉNÉRALES.		
Travaux d'art, de terrassement et du rail-way.	DÉPENDANCES FIXES.	TERRAINS.	TOTAL.	MATÉRIEL.	PERSONNEL ET FRAIS D'ÉTUDE.
1,874,983	346,337	787,277	3,008,797		
2,860,139	998,482	825,194	4,683,815		
2,347,353	40,636	789,544	3,177,533		
2,978,789	53,781	522,891	3,557,461		
2,900,503	30,785	468,366	3,399,654	8,300,135	1,394,475
1,873,263	150,327	439,729	2,463,321		
1,908,381	48,828	383,763	2,342,972		
2,122,405	175,943	1,468,254	3,766,602		
3,443,142	192,515	1,094,458	4,730,103		
1,868,688	60,723	540,376	2,469,789		
24,177,648	2,100,549	7,321,852			
.....	.....	.....	33,600,049	8,300,135	(1) 1,394,475

(1) Cette somme comprend aussi le personnel des sections de Gand à Courtray, et de Landen à St-Trond.

DÉTAILS EXPLICATIFS DES EXCÉDANTS DE DÉPENSE.

Terrains.

La voie ayant été portée de 1^m,40 à 1^m,50 et l'entrevoie de 1^m,80 à 2 mètr., la largeur de la route, au couronnement, a été augmentée de plus d'un dixième. — Partout les emplacements des stations ont été agrandis considérablement.

Travaux d'établissement de la route proprement dite.

De l'augmentation de largeur de la route est résultée une augmentation du cube des terrassements sur toute l'étendue des lignes; pour rapprocher le tracé des villes et satisfaire aux exigences de la défense des places de guerre, des travaux non prévus ont dû être exécutés.

Les ponts et ouvrages d'art, projetés d'abord sur une largeur de 6 mètr. de tête en tête, ont été successivement établis sur 7, 7½ et même 8 mètr. de largeur. — La galerie souterraine de Tirlemont, pour la première voie, qui ne devait avoir que 3^m,20 d'ouverture, a été exécutée sur 4^m,50. — Le grand pont sur la Nèthe à Duffel, qui n'avait été projeté qu'en charpente, a été construit en maçonnerie; le pont sur l'Escaut à Gand, destiné simplement à recevoir la double voie vers Ostende, a été construit pour quatre voies, comprenant la double voie vers Lille. — Les ponts mobiles, projetés en bois, ont été établis en fer et généralement avec agrandissement de la passe de navigation.

Les lers du rail-way, y compris accessoires, sont d'environ un cinquième plus pesants que ceux portés aux devis primitifs de 1833. — Les billes ou traverses sont plus longues et plus larges. — Le rail-way, pour plus de solidité, a été établi, dès le principe de l'exécution, sur une fondation spéciale en sable ou gravier, non comprise aux devis primitifs.

Bâtiments, dépendances et matériel des transports.

Agrandissement de toutes les constructions des stations. — On comprend aujourd'hui, dans le coût effectif du chemin de fer exploité par le gouvernement, l'établissement des bureaux définitifs de recettes, salles d'attente, entrepôts et hangars pour marchandises, remises de locomotives et voitures, fours à coak, ateliers de construction et de réparation du matériel; constructions considérées en 1833 comme devant retomber à la charge de l'entrepreneur des transports et, par conséquent, non comprises dans les devis de la route, qui, à cette époque, était considérée seule comme appartenant à l'État.

Le matériel (locomotives et voitures), a été acheté ou construit successivement, en profitant de tous les perfectionnements consacrés par l'expérience: c'est ainsi que les locomotives indiquées, dans le principe, comme ne devant coûter que de 20 à 25,000 fr., et ne devant, par contre, être capables que d'une vitesse de 16 à 22 kilom. à l'heure, remorquant à niveau un poids de moins de 100 tonnes, coûtent aujourd'hui de 38 à 420,00 fr., mais sont capables de remorquer sur des rampes de 3 et 4 millim. par mètre, des charges plus pesantes que celles annoncées, ou de transporter les convois de voyageurs avec une vitesse de 40 kilom. à l'heure. — En ce qui concerne les diligences, voitures et waggons, leur largeur ne devait pas dépasser 2^m,60, elle est aujourd'hui d'environ 3 mètr.; les roues ne devaient être qu'en fonte, elles sont en fer forgé; les heurtoirs fixes ont été remplacés par des heurtoirs à ressorts; les freins, l'ajustement des essieux ont été notablement améliorés, tant sous le rapport de l'économie que de la sûreté des transports.

Trois autres sections, livrées à la circulation, mais seulement depuis le commencement d'octobre dernier, appartiennent à la loi du 26 mai 1837; ces trois sections ont été adjudgées dans l'ordre suivant :

Section de Gand à Deynze, le 4 avril 1838;

» de Deynze à Courtray, id.;

» de Landen à St-Trond, le 20 juin 1838.

Les deux premières ont été adjudgées sur bordereau de prix, d'après le deuxième mode indiqué au § 2, sect. 3, de ce rapport; la troisième a été adjudgée à forfait, mode suivi depuis, pour toutes les sections en cours d'exécution.

Nous avons déjà fait remarquer que les avant-projets de la loi du 26 mai 1837 avaient été rédigés sous l'empire des idées nouvelles nées de l'exploitation des premières sections; aussi, ces avant-projets, pour lesquels on a mis à profit l'expérience acquise, sont-ils, quant aux prévisions des dépenses, mieux en rapport avec la nouvelle destination du chemin de fer.

Voici le tableau comparatif, quant aux trois sections, entre les dépenses présumées et les dépenses réelles. (*Tableau n° XXXVIII.*)

(Tableau n° XXXVIII.)

TABLEAU comparatif des dépenses de construction. — Loi du 26 mai 1837.

SECTIONS	DEVIS PRIMITIFS.						SOMMES PAYÉES AU 30 SEPTEMBRE 1839, SUR LE COUT EFFECTIF.					
	ROUTE PROPREMENT DITE.				DÉPENSES GÉNÉRALES.		ROUTE PROPREMENT DITE.				DÉPENSES GÉNÉRALES.	
	Travaux d'art, de terrassements et de rail-way.	Dépendances fixes.	Terrains.	TOTAL.	Matériel.	Personnel et frais d'étude.	Travaux d'art, de terrassements et de rail-way.	Dépendances fixes.	Terrains.	Personnel et frais d'étude.	Matériel.	Personnel et frais d'étude.
De Gand à Courtray (a) ..	3,150,000	551,750	620,500	4,322,250	1,500,000	147,594	2,021,097	p. mém.	947,945	2,969,042	"	"
De Landen à St-Trond...	730,242	110,000	147,520	987,762	"	25,000	598,900	9,369	227,408	835,677	"	"

(a)

	Montant total de la section de Gand à la frontière. (55 kilom.)	A déduire pour la partie de Courtray à la frontière. (13 kilom.)	Reste montant de la section de Gand à Courtray. (42 kilom.)
Terrains.....	773,740	153,240	620,500
Travaux d'art..... 735,196			
De terrassements.... 647,808	3,985,574	835,574	3,150,000
Et de rail-way..... 2,602,570			
Dépendances.....	655,500	103,750	551,750
Frais de personnel et d'étude...	170,566	22,972	147,594
	5,585,380	1,115,536	4,467,844

Ce sont là les sommes payées au 30 septembre 1839, c'est-à-dire, 8 jours après l'ouverture des sections de Gand à Courtray et 5 jours avant l'ouverture de la section de Landen à St-Trond. La réception définitive n'a pas encore été faite. Les travaux des stations et dépendances restent à payer ou à établir. Des travaux d'achèvement ont été ordonnés, et quoique déjà les emprises dépassent de plus de 50 p. % les évaluations récentes de 1837, des intérêts restent à régler avec des propriétaires expropriés. — Plusieurs dépenses sont donc encore à solder; mais néanmoins on a l'espoir que les devis de 1837 ne seront guères dépassés et la cause de cet excédant sera principalement dans les expropriations.

C'est aussi, à part le matériel et les stations, la principale cause de l'excédant que présente, pour les 10 sections décrétées par la loi du 1^{er} mai 1834, le coût réel sur les devis des avant-projets de 1833; les terrains étaient évalués, toujours pour ces 10 sections, un peu plus de trois millions; ils ont coûté au delà de sept millions, c'est-à-dire, qu'il y a 138 p. % d'augmentation pour cet article seul.

Cette augmentation excessive résulte de trois circonstances principales :

La 1^{re}, l'extension qui a dû être donnée à l'emplacement des stations du chemin de fer, par suite de l'affluence des voyageurs, dépassant toutes les prévisions ;

La 2^e, la plus-value des terrains à acquérir, résultant de la création même du chemin de fer ;

La 3^e, enfin, l'acquisition obligée, à titre onéreux, de terrains non indispensables à la route; acquisition imposée par les propriétaires ou les tribunaux.

Les causes de l'augmentation du matériel et de l'agrandissement des stations et de leurs dépendances, sont amplement exposées dans les §§ 2, 3 et 4; ces deux articles peuvent être considérés comme en dehors du devis de construction, car ils sont subordonnés aux besoins très variables de l'exploitation.

Une somme de plus de 8 millions a déjà été consacrée au matériel, encore insuffisant; les 2 millions demandés en 1834 pouvaient et devaient suffire à la destination alors assignée au chemin de fer.

Restreindre le matériel et les stations aux limites de 1834, c'eût été arrêter l'exploitation dans son essor, c'eût été lutter contre un mouvement devenu irrésistible.

Quant aux travaux proprement dits pour l'établissement de la route, les terrassements, ouvrages d'art, la pose et la fondation du rail-way, la fourniture des rails, billes, etc., tous objets rentrant plus directement dans les attributions de l'ingénieur, ces articles réunis, si importants, ont dépassé les prévisions de 1833 de 40 p. %; mais c'est encore là, en grande partie, la conséquence du nouvel ordre d'idées attachées au chemin de fer, bien que cette conséquence ne frappe pas aussi vivement que les autres déjà indiquées.

Les projets ont été notablement améliorés dans tous leurs détails, améliorations qui n'ont pu se faire gratuitement.

Les pentes ont été adoucies, les rayons de courbure agrandis, les ouvrages projetés d'une manière plus large, plus en rapport avec leur destination; ainsi les grands ponts sur la Meuse et l'Ourthe, les nombreux ponts de la Vesdre qui devaient être établis sur travées en bois, seront construits en pierre.

Des deux plans inclinés qui s'interposaient entre Verviers et la frontière, déjà celui de Verviers est supprimé et l'autre, à Dolhain, le sera peut-être également.

Le tracé des plans inclinés de Liège a été rapproché de la ville aussi près

que possible, rapprochement qui a exigé de très coûteuses expropriations et d'énormes terrassements.

Et pourquoi ces changements, ces améliorations ?

C'est qu'il y a d'autres conditions pour un chemin de voyageurs que pour un chemin de fer industriel : c'est que pour faire dix lieues à l'heure, il faut d'autres pentes et d'autres courbes que pour en faire quatre : c'est que pour transporter, à grande vitesse, une multitude de personnes, il faut d'autres précautions que pour transporter des masses inertes.

Il faut, enfin, tenir compte du renchérissement général survenu dans le pays depuis 1835, circonstance sur laquelle nous reviendrons; on peut dire qu'en moyenne la main-d'œuvre a augmenté de $\frac{1}{3}$.

Il reste à comparer le chiffre effectif des frais généraux de personnel pour l'étude des projets, la conduite et la surveillance des ouvrages, avec le chiffre primitivement indiqué pour ces opérations; il suffira de faire remarquer que cette dépense effective ne s'est élevée, pour la route et le matériel ensemble, qu'à 3 p. % du montant total de la construction, malgré le nombre considérable d'ingénieurs, de conducteurs, de géomètres, de surveillants, de contre-maîtres qu'il a fallu employer pour assurer la prompte exécution d'un travail aussi colossal et qui demandait tant de zèle et d'activité. Les études étant achevées sur presque tous les points, les dépenses de personnel présenteront désormais une notable diminution, d'autant plus que les traitements des ingénieurs ne sont plus imputés sur les fonds de construction (1).

(1) L'augmentation de la somme allouée au budget, pour le personnel des ponts et chaussées, a permis de prendre, par l'arrêté royal du 24 juillet 1837, la disposition suivante, art. 4, § 2 : « A l'avenir, lorsqu'un ingénieur ou sous-ingénieur des ponts et chaussées sera » attaché aux travaux du chemin de fer, le supplément de traitement qui pourra lui être » alloué, sera seul imputable sur les fonds du chemin de fer; le traitement affecté à son grade » continuera à lui être payé sur le chap. IV du budget des travaux publics. »

§ 7.

De quelques causes d'augmentations de dépenses, autres que les causes déjà indiquées; coût des routes ordinaires; coût des chemins de fer dans d'autres pays.

Nous avons énuméré dans les §§ 2 et 6, section IV de ce rapport, plusieurs causes d'augmentation de dépenses, résultant d'une manière inévitable de l'accroissement du mouvement des voyageurs, accroissement qu'on n'aurait pu prévoir en 1834 sans s'exposer à une accusation d'extravagance.

Une autre cause d'augmentation, sur laquelle nous devons insister, est dans la situation générale où s'est trouvé le pays depuis 1835, situation extraordinaire et toute nouvelle à laquelle la crise de l'hiver dernier est malheureusement venue porter atteinte.

Les chemins de fer et les routes ordinaires, entreprises, soit par l'État, les provinces ou des concessionnaires, ont puissamment contribué à donner une vive impulsion au pays; les matériaux de tout genre et la main-d'œuvre ont renchéri, la propriété foncière a augmenté de valeur; ces effets se sont fait sentir jusqu'au fond des Ardennes et de la Campine.

Ce ne sont pas seulement les chemins de fer, ce sont les travaux publics de tout genre qui ont subi les conséquences de ce renchérissement.

Nous allons citer quelques exemples de routes construites depuis 1835; les causes de renchérissement ont quelquefois exercé leur effet dans le court intervalle de la rédaction du projet définitif à la mise en adjudication.

TRAVAUX.

Route de Huy à Tirlemont.

(PARTIE SITUÉE DANS LA PROVINCE DE BRABANT.)

L'avant-projet de cette route, présenté en 1835, portait la dépense
à fr. 162,000
Le projet définitif, rédigé en mai 1837, en élevait le chiffre à 263,000
Et l'adjudication qui eut lieu en décembre 1837, l'a portée à 303,500
Donc, différence en plus de fr. 141,500 entre l'avant-projet et de fr. 40,500
entre le projet définitif (ou d'environ 87 p. %).

Route provinciale de Nivelles à Hal.

(BRABANT.)

L'estimation faite en 1835 était de fr. 320,000
Adjugée en 1836 425,000
Différence en plus (32 p. %). 105,000

Route de Roulers à Iseghem.

(FLANDRE OCCIDENTALE.)

L'avant-projet, présenté en 1835, indiquait une dépense de . fr. 105,542
Le projet définitif, rédigé en 1837, celle de. 114,000
Et la route a été adjugée en novembre 1838, pour. 122,500
Donc, différence en plus de fr. 16,958 entre l'avant-projet et de fr. 8,500
entre le projet définitif et le montant de l'adjudication (16 p. %).

Route de Dixmude à Perwyze.

(FLANDRE OCCIDENTALE.)

Montant du projet présenté en 1836 fr. 172,500
Adjugé en 1839 pour. 182,000
Différence en plus (5 1/2 p. %). 9,500

Route d'Ophasselt à Nederhraekel.

(FLANDRE ORIENTALE.)

Dépense portée à l'avant-projet présenté en août 1836. . . fr. 256,000
Montant du projet définitif dressé en 1837 284,000
Adjudication du mois d'avril 1838 278,800
Le résultat de l'adjudication présente donc une différence en plus de fr. 22,800
sur l'estimation primitive (environ 9 p. %).

Route de Namur à Hannut.

(PROVINCES DE NAMUR ET DE LIÉGE.)

Les projets dressés en 1835 et 1836 présentaient une dépense de	fr. 344,000
L'adjudication faite en 1837 a été de	371,467
Différence en plus (8 p. %).	<u>27,467</u>

Route de Diest à Beeringen.

(PROVINCE DE LIMBOURG.)

Estimation des travaux en janvier 1836	fr. 318,497
Adjudication en août 1836	335,000
Différence en plus (5 p. %).	<u>16,503</u>

Route de Ruremonde à Horn.

(PROVINCE DE LIMBOURG.)

Estimation des travaux en 1837	fr. 199,000
Adjudication de 1838.	221,600
Différence en plus (11 1/2 p. %)	<u>22,600</u>

EXPROPRIATIONS.

Route de Perwyze à Dixmude.

(FLANDRE OCCIDENTALE.)

L'avant-projet de 1836, portait les indemnités pour expropriations à	fr. 40,000
En 1839, elles ont été évaluées à	49,693
Différence en plus (24 p. %)	<u>9,693</u>
Environ 1/4 en sus.	

Route d'Ophasselt à Nederbraekel.

(PROVINCE DE LA FLANDRE ORIENTALE.)

Dans l'avant-projet rédigé en 1836, les indemnités figuraient pour	fr. 64,000
Les paiements faits de ce chef se sont élevés à	94,064
Différence en plus (47 p. %)	<u>30,064</u>
Ou environ moitié en sus.	

Route de Bastogne à Ettelbruck.

(PROVINCE DE LUXEMBOURG.)

Les expropriations étaient évaluées en 1837 à	fr. 56,471
Il a été payé	112,691
Différence en plus (99 p. %)	<u>56,220</u>
Donc le double.	

Route de Recogne à Bouillon.

(PROVINCE DE LUXEMBOURG.)

Les frais d'expropriation étaient évalués en 1836 à	fr. 31,000
Les sommes liquidées de ce chef s'élèvent à	<u>51,891</u>
En plus (36 p. %)	20,801

C'est-à-dire deux tiers en sus.

Route de Diest à Beeringen.

(PROVINCE DE LIMBOURG.)

L'évaluation des indemnités était portée en 1836 à	fr. 26,250
Il a été payé une somme de	<u>43,484</u>
En plus (65 p. %)	17,230

Ou plus des $\frac{2}{3}$ en sus.*Route de Ruremonde à Horn.*

(PROVINCE DE LIMBOURG.)

Le projet fait en 1837 portait la valeur des emprises à . .	fr. 17,369
Et il a été réellement payé	<u>46,526</u>
En plus (167 p. %)	29,157

Les concessions ont eu le même sort.

Les embranchements du canal de Charleroy, évalués dans l'avant-projet à un million et demi, coûteront fr. 2,200,000.

Si donc le chemin de fer, indépendamment des conséquences de sa destination nouvelle, n'a pu se soustraire aux causes de renchérissement, c'est qu'il n'a pu se faire une condition exceptionnelle.

Nous sera-t-il permis de parler d'une autre cause de surenchérissement : l'impatience publique; souvent elle a rendu le gouvernement moins maître de la direction et de la marche des travaux (1).

Malgré l'accroissement de moyens que nécessite l'accroissement du mouvement des voyageurs, malgré les causes d'augmentation de dépenses qui résultent du renchérissement de presque tout ce qui concourt à la construction, les chemins de fer belges resteront bien en deçà du coût des chemins de fer d'autres pays.

Il est constaté officiellement que, du 1^{er} janvier 1826 au 1^{er} janvier 1839, le parlement anglais a autorisé des augmentations de fonds pour 107 chemins de fer, concédés avec des devis insuffisants, et qu'on aurait été forcé d'abandonner sans cette augmentation (2); parmi ce grand nombre de chemins de fer, on peut distinguer les suivants :

(1) On voudra bien se rappeler qu'il a été inséré dans l'adresse de novembre 1836, un amendement pour reprocher au gouvernement sa lenteur.

(2) Nous empruntons ces détails à un discours de M. Huerne de Pommeuse, n° CCCCXXI, juillet 1839, *Bulletin de la Société d'encouragement pour l'industrie nationale*.

Cheltenham et Great-Western-Union, le capital originaire était de 750,000 livres sterling ; le capital définitif s'est élevé, par emprunt, à 1,000,000 liv.

Clarence, capital originaire, 100,000 liv. ; capital définitif, par suite d'emprunt et d'augmentation de capital autorisée, 500,000 liv.

Durham et Sunderland, capital originaire, 102,000 liv. ; capital définitif, par suite d'emprunt et d'augmentation de capital autorisée, 256,000 liv.

Grand Junction, capital originaire, 1,040,000 liv. ; capital définitif, par suite d'emprunt, 1,906,000 liv.

Great-Western, capital originaire, 2,500,000 liv. ; capital définitif, par suite d'emprunt, 3,333,333 liv. (1).

Leeds et Selby, capital originaire, 210,000 liv. ; capital définitif, par suite d'emprunt, 340,000 liv.

Liverpool et Manchester, capital originaire, 510,000 liv. ; capital définitif, par suite d'emprunt et par suite d'augmentation de capital autorisée, 1,465,000 liv.

Londres et Birmingham, capital originaire, 2,500,000 liv. ; capital définitif, par suite d'emprunt, 5,000,000 liv.

Londres et Croydon, capital originaire, 140,000 liv. ; capital définitif, par suite d'emprunt et d'augmentation de capital autorisée, 575,000 liv.

Londres et Greenwich, capital originaire, 400,000 liv. ; capital définitif, par suite d'emprunt et d'augmentation de capital, 7,333,333 liv.

Londres et Southampton, capital originaire, 1,000,000 liv. ; capital définitif, par suite d'emprunt et d'augmentation de capital autorisée, 1,860,000 liv.

Manchester et Birmingham, capital originaire, 2,100,000 liv. ; capital définitif, par suite d'emprunt, 2,800,000 liv.

Manchester, Boston et Bury, capital originaire, 204,000 liv. ; capital définitif, par suite d'emprunt et d'augmentation de capital autorisée, 650,000 liv.

Newcastle sur Tyne et Carlisle, capital originaire, 300,000 liv. ; capital définitif, par suite d'emprunt et d'augmentation de capital autorisée, 750,000 liv.

Sheffield et Manchester, capital originaire, 530,000 liv. ; capital définitif, par suite d'emprunt, 706,000 liv.

La somme totale du capital originaire, créé pour ces 107 chemins, par

(1) La compagnie est maintenant en instance devant le parlement, pour obtenir l'autorisation d'émettre encore un million un quart liv. sterl. en demi-actions, et un tiers ou 416,666 liv. par emprunt, ce qui ferait un million et deux tiers de plus, formant un capital total de cinq millions de livres sterling (plus de 125,000,000 fr. et près de 3,000,000 fr. par lieue de 4,000 mètres).

leurs actes de concession, et dont nous n'avons indiqué que les principaux, était de 41,610,814 liv. st.

Les accroissements de capital, par emprunts autorisés, ont été de 16,177,630

Ce qui fait un total de 57,788,444

Nous citerons encore quelques-uns des chemins de fer les plus connus, de France et d'Allemagne.

Chemin de fer de St-Étienne à Lyon : longueur, 58,000 mètres ; devis primitif, 8,894,777 fr., coût réel 15,000,000 (1), et encore, le chemin est-il dans un état d'imperfection.

Chemin de fer de Paris à St-Germain : longueur, 18,500 mètres ; devis primitif, 10,000,000 fr., dont 6,000,000, comme capital principal et 4,000,000 pour emprunt ; évaluation actuelle, 12,500,000 fr. (2).

Chemin de fer de Paris à Versailles : rive droite, longueur, 18,000 mètres, en déduisant les 4,000 qui font partie du chemin de fer de St-Germain ; devis primitif, 4,000,000 fr., sans matériel ; évaluation actuelle, 13,500,000 fr., dont 1,800,000 pour le matériel (3).

Chemin de fer de la frontière belge à Cologne : devis de l'avant-projet, 3,000,000 de thalers ; augmentation du capital autorisé le 14 février 1838, 1,500,000 ; total du capital actuel, 4,500,000 thalers ou 16,650,000 fr., pour une longueur d'environ 16 lieues, matériel non compris.

Chemin de fer de Manheim à Bâle, destiné à être construit par le gouvernement du grand-duché de Bade ; longueur 246 kilomètres, estimation, pour une voie, 13,000,000 de florins, ou 31,590,000 fr. ; pour les deux voies, 20,000,000 florins, ou 48,600,000 fr.

Si nous citons ces exemples, que nous pourrions multiplier, ce n'est pas que nous ayons à consoler le pays d'un mécompte ; le chemin de fer subit les conséquences de sa destination nouvelle et des circonstances qui l'entourent et qu'il a contribué à faire naître. L'extension qu'ont prise les dépenses de construction et d'exploitation est due à son prodigieux succès : s'il avait pu rester dans les limites qui nous paraissent aujourd'hui très mesquines, de 1833, la déviation du devis primitif eût été bien moins grande.

Tout auteur d'une communication nouvelle est, à certains égards, victime du fait qu'il pose ; tout change, même par anticipation, autour de la communication projetée ; les frais de construction, de terrains et de matériaux augmentent en proportion de l'utilité réelle ou présumée de la communication. Ce résultat peut affliger une compagnie concessionnaire, mais un état

(1) Pour les détails, voyez Pillet-Will, *De la dépense et du produit des canaux et des chemins de fer*, tom. I, pag. 398.

(2) Pour les détails, nous renvoyons à M. Teisserenc, *Les travaux publics en Belgique et les chemins de fer en France*, pag. 641-649.

(3) Même auteur, pag. 651.

trouve dans la prospérité générale et dans les revenus indirects une large compensation. Nos impôts indirects présentent, depuis 1835, une remarquable progression; ne faut-il pas, au moins en partie, en tenir compte aux travaux publics?

Les adjudications qui doivent se faire prochainement dans les différentes directions, mettront le gouvernement à même, en fournissant des données certaines, d'indiquer la somme nécessaire pour la complète exécution des lois du 1^{er} mai 1834 et du 26 mai 1837.

§ 8.

Considérations générales.

Faisant un effort sur nous-mêmes, nous n'avons, jusqu'à présent, montré le chemin de fer que dans ses résultats positifs; nous aurions craint, en nous livrant à des considérations politiques, d'affaiblir, dans quelques esprits, cette appréciation toute matérielle.

Et cependant, politiquement, le chemin de fer a été, pour le pays, d'un profit immense, si nous osons parler ainsi.

Il a donné à la fois à la Belgique une haute opinion d'elle-même, et à l'étranger une haute opinion de la Belgique.

Ordinairement, il n'est réservé qu'à de grandes nations de se faire remarquer sur la scène du monde; sans aspirer à une de ces hautes positions, la Belgique a su se préserver de l'obscurité.

Toute dynastie nouvelle, a dit un écrivain qui a peut-être le mieux apprécié l'influence des travaux publics sur les sociétés modernes (1), toute nationalité nouvelle suppose une nouvelle œuvre sociale, morale et matérielle.

Après avoir attiré sur elle les regards de l'Europe, le jour de sa naissance révolutionnaire, le danger pour la Belgique était de s'effacer dans la foule des petits peuples; elle s'est maintenue sur la scène en posant un grand fait matériel. Elle a continué à faire *parler d'elle*, et c'est beaucoup que de faire parler de soi; les nations collectivement ont besoin d'avoir devant elles une idée, un but, comme les citoyens individuellement; cette idée, ce but, a été pour la Belgique, dans l'ordre matériel, le chemin de fer; c'est la grande affaire nationale; ce sera le monument du règne du premier de ses rois. C'est peut-être par là que la Belgique, tout en calmant ses agitations intérieures, a su échapper à l'ennui qui atteint même de grandes nations, à qui l'histoire a prodigué les plus beaux souvenirs.

La Belgique a donc obtenu par le chemin de fer ce que d'autres pays n'obtiennent que par de grands efforts d'un autre genre et des dépenses souvent improductives : elle a obtenu l'attention du monde (2).

C'est le premier essai qu'elle fait de ses forces comme nation indépendante; en songeant à son nouveau mode d'existence, elle a dû se dire que le chemin de fer par lequel elle change sa situation géographique, n'était possible que par l'indépendance : ces deux grands résultats se confondent. Sous aucun autre régime nos provinces n'auraient été dotées de ce nouveau système de

(1) Michel Chevalier, *Des intérêts matériels de la France*, chap. I.

(2) Il a été publié en Amérique, une notice sur les chemins de fer belges (en anglais, par les soins du chevalier de Gerstner, juin 1839, Cincinnati, état de l'Ohio).

communication. Le chemin de fer apparaît ainsi comme la conséquence matérielle de la révolution de 1830; les dominations étrangères n'ont point laissé sur le sol de semblables empreintes.

Bruxelles, le 12 novembre 1839.

Le ministre des travaux publics ,

NOTHOMB.

TABLE DES MATIÈRES.

(Les tableaux restés hors du texte, sont marqués d'un astérisque, la pagination indiquée à la suite fait connaître où ils doivent être intercalés dans le rapport.)

	Pages
SECTION I ^{re} . — LIGNES DE CHEMINS DE FER DÉCRÉTÉES; TRAVAUX DE ROUTES ORDINAIRES	
AUTORISÉS	1
SECTION II. — MESURES FINANCIÈRES	5
SECTION III. — COMPTE-RENDU	9
<i>A. Chemins de fer. — Construction.</i>	
§ 1 ^{er} . Aperçu de ce qui est fait et de ce qui reste à faire . . .	Ib.
<i>Tableau n° I : Aperçu général de l'état d'avancement des travaux du chemin de fer</i>	10, 11
§ 2. Marchés : mode d'entreprise des terrassements et travaux d'art	13
<i>Tableau n° II : Relevé des adjudications faites en bloc et à forfait</i>	15
§ 3. Rails et accessoires.	16
* <i>Tableau n° III : État de situation des fournitures de rails et accessoires</i>	18-19
<i>Tableau n° IV : Répartition des rails et accessoires, par section</i>	20, 21
§ 4. Matériel d'exploitation : Locomotives, voitures	23
<i>Tableau n° V : État comparatif, par année, du matériel existant en locomotives et voitures</i>	25
* <i>Tableau n° VI : Relevé et état de situation des marchés de locomotives, tenders et accessoires</i>	26-27
§ 5. Stations	30
§ 6. Personnel	33
§ 7. A-comptes payés durant l'hiver de 1838-1839, sur plusieurs marchés.	34
§ 8. Emploi des fonds votés par la législature	35
<i>Tableau n° VII : Relevé des dépenses d'établissement du chemin de fer, au 30 septembre 1839</i>	36, 37
<i>B. Chemins de fer. — Exploitation.</i>	
§ 9. Administration	40

<i>Tableau n° VIII : Accidents.</i>	42, 43
§ 10. Dépenses d'exploitation	44
* <i>Tableau n° IX : Dépenses d'entretien de la route, de transport et de perception; exercice 1838.</i>	44-45
* <i>Tableau n° X : Dépenses d'entretien de la route, de transport et de perception; exercice 1839.</i>	<i>Ib.</i>
§ 11. Recettes	46
<i>Tableau n° XI : Tarifs provisoires pour le transport des marchandises.</i>	47, 48
* <i>Tableau n° XII : Transport des marchandises pendant le mois d'octobre 1839.</i>	48-49
<i>Tableau n° XIII : Transport des voitures (équipages).</i>	51
* <i>Tableau n° XIV : Mouvement des voyageurs et recettes en 1835.</i>	52-53
* <i>Tableau n° XV : Mêmes renseignements pour 1836.</i>	<i>Ib.</i>
* <i>Tableau n° XVI : Mêmes renseignements pour 1837.</i>	<i>Ib.</i>
* <i>Tableau n° XVII : Mêmes renseignements pour 1838.</i>	<i>Ib.</i>
* <i>Tableau n° XVIII : Mêmes renseignements pour 1839.</i>	<i>Ib.</i>
* <i>Tableau n° XIX : Récapitulation de 1835 à 1839.</i>	<i>Ib.</i>

C. Routes ordinaires.

§ 12. Emploi des crédits des 6 et 2 millions et de l'excédant du produit des barrières, depuis 1830	53
<i>Tableau n° XX : Routes de l'État, construites ou en construction, depuis 1830.</i>	57 à 63
<i>Tableau n° XXI : Routes provinciales, construites ou en construction, depuis 1830.</i>	65 à 71
<i>Tableau n° XXII : Routes concédées, construites ou en construction, depuis 1830.</i>	73 à 79
<i>Tableau n° XXIII : Subsides offerts à l'État, par les provinces, les communes et les particuliers.</i>	81 à 83
* <i>Tableau n° XXIV : Résultats de l'adjudication des barrières, de 1831 à 1839.</i>	84-85
<i>Tableau n° XXV : Comparaison, pour chaque barrière, des produits de 1833 et 1839.</i>	85 à 108

SECTION IV. — RÉCAPITULATION : EXAMEN DES OPÉRATIONS ET DES RÉSULTATS. 109

Préambule	<i>Ib.</i>
§ 1 ^{er} . Mouvement présumé à l'époque de la discussion de la loi du 1 ^{er} mai 1834	111
<i>Tableau n° XXVI : Circulation présumée des voyageurs et recette présumée; évaluations de 1834.</i>	112
§ 2. Parallèle, quant au nombre des voyageurs, entre le mouvement présumé de 1834 et le mouvement réel; conséquences de l'accroissement du nombre des voyageurs	114
§ 3. Parallèle, quant aux conditions de transport (temps et argent) entre le mouvement des diligences, avant 1835,	

le mouvement présumé du chemin de fer en 1834, et le mouvement réel	116
<i>Tableau n° XXVII : Résumé de cette comparaison.</i>	118
§ 4. Parallèle, quant aux produits, entre le mouvement présumé de 1834 et le mouvement réel; nombre de lieues de route parcourues chaque année, et coût du transport par lieue	119
<i>Tableau n° XXVIII : Comparaison des produits basée uniquement sur le mouvement des voyageurs</i>	120, 121
* <i>Tableau n° XXIX : Nombre de lieues parcourues par chaque locomotive; et total par année</i>	122-123
<i>Tableau n° XXX : Coût du parcours par lieue, par année.</i> .	122
§ 5. Prévisions de dépenses à l'époque de la discussion de la loi du 1 ^{er} mai 1834; devis des avant-projets	124
<i>Tableau n° XXXI : Devis des avant-projets.—Loi du 1^{er} mai 1834. Conception primitive : Chemin de fer d'Anvers à la frontière de Prusse et à Bruxelles.</i>	126
<i>Tableau n° XXXII : Première extension; chemin de fer de Malines à Ostende, par Gand et Bruges.</i>	127
<i>Tableau n° XXXIII : Deuxième extension; chemin de fer de Bruxelles à la frontière de France, par le Hainaut</i> . . .	128, 129
<i>Tableau n° XXXIV : Loi du 26 mai 1837. Proposition du gouvernement. Chemin de fer de Gand à la frontière de France et à Tournay</i>	130
<i>Tableau n° XXXV : Extension donnée à la proposition du gouvernement. Chemin de fer du Limbourg.</i>	131
<i>Tableau n° XXXVI : Chemin de fer de Namur.</i>	132
§ 6. Parallèle, quant aux sections livrées à la circulation, entre les dépenses présumées et les dépenses réelles	133
<i>Tableau n° XXXVII : Parallèle pour celles des sections décrétées par la loi du 1^{er} mai 1834, qui sont livrées à la circulation</i>	134, 135
<i>Tableau n° XXXVIII : Même parallèle, en ce qui concerne la loi du 26 mai 1837</i>	137
§ 7. De quelques causes d'augmentations de dépenses, autres que les causes déjà indiquées; coût des routes ordinaires; coût des chemins de fer dans d'autres pays	140
§ 8. Considérations générales	146