

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 29 MAI 1840.

*RAPPORT fait par M. DEMONCEAU, au nom de la section centrale,
pour l'examen du projet de loi autorisant le gouvernement à con-
tracter un emprunt de 90 millions (1).*

MESSIEURS,

Le projet de loi présenté par le gouvernement, dans votre séance du 11 de ce mois, a été l'objet d'un sérieux examen de la part des sections. Toutes reconnaissent qu'un emprunt est nécessaire pour l'achèvement des grands travaux autorisés par la législature ; mais toutes aussi sont d'avis, qu'en présence des ressources certaines que nous possédons dès ce jour et de celles que l'avenir nous réserve, il ne faut demander à l'emprunt que le strict nécessaire ; aussi réduisent-elles la somme, ainsi que vous pourrez vous en convaincre par le résumé de leurs délibérations.

Examen du projet dans les sections.

La première section est d'avis que l'emprunt peut, sans inconvénient, être réduit à soixante millions, et elle a voté ce chiffre par sept voix contre deux ; elle donne pour motifs de la réduction proposée que la dépense portée à 54 millions pour les chemins de fer, ne se fera que dans le cours de trois et peut-être quatre années et que la somme de 24,000,000 sera plus que suffisante pour les besoins actuels. D'ailleurs, d'autres ressources existent ou pourront se présenter ; l'on pourrait couvrir, par exemple, une partie des besoins signalés, en faisant rentrer au trésor les sommes dues à l'État par la Société Générale ; la section ne se croit pas suffisamment rassurée sur les

(1) La section centrale était composée de MM. FALLON, *président*, DELFOSSE, DESMAISIÈRES, DE RENESSE, DUMORTIER, NOTHOMB, et DEMONCEAU, *rapporteur*.

calculs relatifs aux dépenses présumées des chemins de fer, et elle appelle l'attention de la section centrale sur ce point ainsi que sur la question de savoir s'il ne serait pas préférable de faire choix d'un mode d'emprunts faits successivement dans le pays par souscriptions.

L'amortissement paraît onéreux à quelques-uns de ses membres; d'autres pensent qu'il faut un amortissement.

La 2^e section a demandé à connaître l'emploi des sommes nécessaires, par année, à l'achèvement des chemins de fer et il lui a été répondu :

» Que la somme demandée peut être répartie comme suit :

» Pour le service de 1840 . . .	fr. 18,000,000
» Pour id. de 1841	24,000,000
» Pour id. de 1842	12,000,000

» En tout . . . fr. 54,000,000

» Le projet de loi renferme d'ailleurs une disposition toute de prévoyance, c'est celle qui autorise à contracter l'emprunt en une ou plusieurs fois; si les négociations offraient, à l'époque actuelle, des avantages plus grands que ceux qu'on croit pouvoir espérer de l'avenir, l'emprunt serait contracté dès à présent en totalité; s'il en était autrement, l'intention du gouvernement serait d'en ajourner une partie jusqu'à ce que des circonstances plus favorables se présentent. »

Ayant témoigné l'intention de connaître la valeur des biens domaniaux de l'État, il lui a été transmis deux états portant cette valeur à dix-neuf millions de francs environ.

Voulant aussi connaître les avis du gouvernement sur le mode de contracter l'emprunt et savoir s'il se ferait, dans le pays, par adjudication, négociation ou souscription, il lui a été dit « que le ministère n'avait pas pris de détermination; quant au taux d'intérêt de l'emprunt, l'on choisira, ajoute la note, selon les offres qui seront faites, le taux qui paraîtra présenter le plus d'avantages sous les différents rapports combinés du capital nominal de l'intérêt et de l'amortissement; l'on ne peut non plus se prononcer sur la question de savoir si l'emprunt sera fait avec publicité et par soumission, il est sage de garder le silence sur ce point. Il y a véritable concurrence aussi long-temps que le gouvernement n'a pas fait connaître ses intentions; du reste, aucun engagement même éventuel n'existe vis-à-vis d'une maison de banque quelconque. »

Cette section ayant en outre témoigné le désir d'avoir des explications au sujet d'avances faites et de capitaux engagés vis-à-vis de plusieurs établissements jusqu'à concurrence de la somme dont mention à l'exposé des motifs, il lui a été dit que, « dans l'intérêt des établissements dont s'agit, le gouvernement demandait à pouvoir garder le silence à cet égard; en parlant de cette avance, il n'a voulu qu'énoncer un fait existant, sans entendre l'approuver ou l'improver; il a cru que c'était pour lui un devoir rigoureux de le porter à la connaissance de la Chambre. »

Ces renseignements obtenus, la section, à l'unanimité des huit membres présents, a émis le vœu qu'il soit procédé à la vente des bois domaniaux appartenant à l'État, et que le produit de cette vente vienne en déduction de l'emprunt, sauf à excepter ceux où se trouvent des bois de haute futaie propres au service de la marine. Un membre, toutefois, a pensé qu'il vaudrait peut-être mieux d'appliquer le prix de ces bois à l'amortissement de l'emprunt 5 p. %. Examinant le projet, elle vote comme chiffre le plus élevé soixante-douze millions, et cela par sept voix contre une, le 9^e membre s'étant abstenu, sauf, bien entendu, à le réduire en proportion du produit présumé de la vente des bois domaniaux pour le cas où cette vente serait décrétée.

Elle rejette le n^o 5 de l'art. 2, par six voix, trois membres s'abstiennent; elle charge son rapporteur de réclamer à la section centrale des explications sur la disponibilité du restant de l'encaisse de 1830, dont le gouvernement ne parle pas, comme ressources propres à réduire d'autant notre dette actuelle.

Elle rejette par sept voix le n^o 6 du même article et demande qu'il ne soit pas stipulé d'amortissement, à moins que l'emprunt ne puisse être contracté au pair.

L'art. 3 ne rencontre aucune objection.

La 3^e section est d'avis que le chiffre de l'emprunt doit être fixé tout au plus à un capital de 60 à 70 millions; le gouvernement, selon elle, peut trouver d'autres ressources pour couvrir les dépenses qu'il signale: il doit proposer la vente des bois domaniaux qui, en général, rapportent peu et coûtent beaucoup pour leur administration et leur surveillance; d'un autre côté, le gouvernement aura sans doute à sa disposition l'encaisse dû par la Société Générale, qui doit s'élever à environ quatorze millions.

Dans tous les cas, elle est unanime pour demander que l'emprunt ait lieu avec publicité et concurrence.

La 4^e section examine s'il ne conviendrait pas de diminuer du montant de l'emprunt proposé la somme due à l'État par la Société Générale, et elle charge son rapporteur à la section centrale de s'en assurer et d'appeler instamment l'attention du gouvernement sur la solution de cette affaire importante; elle pense qu'il conviendrait de vendre celles des propriétés domaniales que l'on pourrait aliéner, en ce moment, avec avantage, ces domaines donnant, selon elle, 2 p. % à peine, tandis que l'emprunt exigera un intérêt d'au moins 5 p. % avec l'amortissement; cette décision est prise par huit voix contre deux.

Elle pense qu'il est préférable d'emprunter le tout en une fois, mais elle décide, à la même majorité de huit voix, que l'emprunt devra avoir lieu par voie de concurrence et au moyen de la publicité. Toutefois, à la majorité de cinq voix contre quatre, elle décide qu'il n'y a pas nécessité de formuler le principe de la publicité et de la concurrence dans la loi, mais qu'il faut émettre le vœu formel que ce mode soit suivi par le gouvernement.

Elle décide, par six voix contre trois, que le chiffre de l'intérêt sera fixé par

la loi et que ce chiffre devra être de 4 à 4 $\frac{1}{2}$ p. o/o. Elle considère comme vicieux le mode d'amortissement suivi pour le moment.

La 5^e section a demandé communication de la dépêche du 16 avril dernier et des documents et calculs à l'appui. Cette communication ne lui ayant pas été faite assez à temps, elle a procédé à un calcul basé sur les données fournies par le rapport de M. le ministre des travaux publics, du 12 novembre dernier; elle a trouvé que, si 62 lieues ont coûté fr. 47,000,000 environ, il faudrait à peine 50 millions pour les 48 lieues à faire, en supposant même pour les travaux d'arts et terrassements une somme triple de ce qu'ont coûté ces travaux sur les sections en exploitation; du reste, elle charge son rapporteur de vérifier l'exactitude des calculs faits et de réclamer pour la section centrale, les documents qui lui ont manqué pour les contrôler; elle fait remarquer que des valeurs très considérables existent dans l'avoir de l'État, sans qu'il en ait été tenu compte dans la situation que présente l'exposé des motifs du projet; ce ne sont pas seulement *des ressources prévues que l'avenir nous réserve*, mais des valeurs que nous possédons et qui seraient facilement réalisables dans le terme pendant lequel on dépensera la somme qu'il s'agit d'emprunter : tels sont les domaines susceptibles d'être vendus, que M. le ministre, en réponse à une demande de la section, estime à 19 millions et qu'elle croit d'une plus grande valeur; tels sont encore :

1^o L'encaisse de l'ancien caissier-général dont l'intérêt figure à notre budget des voies et moyens, pour fr. 530,000.

2^o Ce qui nous revient dans les annuités des 500 mille florins que doit la Société Générale et qui ne sont pas payées depuis dix ans; sans parler ici des 20 millions de florins que la même société devra payer en 1849, si même elle ne doit pas la valeur entière des domaines, comme le prétend l'un des membres de la section. Elle est donc d'avis qu'un emprunt de 50 millions devrait suffire pour les besoins actuels du service. Elle se prononce unanimement (dix membres étaient présents) contre l'allocation demandée pour dépenses arriérées appartenant aux exercices clôturés, et demande que la loi soit modifiée de manière à ce que le ministre ne puisse rien liquider de ce qui appartient à des exercices clos, qu'en vertu de crédits spéciaux, qu'il obtiendra des Chambres après due vérification, comme cela s'est pratiqué jusqu'à ce jour; elle rejette le n^o 5^o de l'art. 2, ainsi que le n^o 6^o, qui, selon elle, ne doivent pas trouver place dans une loi d'emprunts.

Elle pense qu'il faut payer, au moyen de l'emprunt, la somme votée pour l'achat des 4,000 actions du chemin de fer rhénan, rembourser les 12 millions de bons du trésor émis pour continuation des travaux du chemin de fer et des routes, et employer le surplus de l'emprunt à l'achèvement de ces travaux. Elle se prononce, à l'unanimité des dix membres présents, pour la publicité et la concurrence, et demande qu'il y ait obligation imposée par la loi de n'accorder l'emprunt qu'avec cette publicité et cette concurrence et à ceux dont les soumissions offriront les conditions les plus avantageuses; elle examine s'il convient de fixer dans la loi le *capital nominal*, ainsi qu'on le fit en 1836, ou si l'on se bornera à limiter, comme en 1838, le *capital effectif*;

elle se prononce pour ce dernier mode, la condition de la publicité et de la concurrence lui paraissant garantir suffisamment l'intérêt de l'État. Elle est aussi d'avis de ne pas fixer le taux de l'intérêt et appelle l'attention de la section centrale sur les mots de l'art. 1^{er} : *en une ou plusieurs fois*.

La 6^e section a fait son examen dans l'ordre suivant :

Objet de l'emprunt, ou art. 2 du projet;

Mode de l'emprunt, ou art. 1^{er}.

Elle a donc commencé par l'art. 2.

La continuation des travaux du chemin de fer n'étant pas contestable, elle a chargé son rapporteur de constater le montant des sommes nécessaires aux frais de premier établissement, bien complet; quant aux réparations, à l'entretien, au renouvellement du matériel, il faut que ces dépenses se prennent sur les produits des chemins de fer. Le rapporteur est chargé de faire produire à la section centrale la dépêche du 16 avril, citée page 5 de l'exposé des motifs, avec le travail qui a servi de base à ce résumé. Quelques membres se réservent de s'expliquer ultérieurement sur la nécessité de la deuxième voie.

La section adopte les nombres 2, 3 et 4.

Pour le 5^e l'on procède par division.

Quant au déficit allégué de 1,500,000, la section désire que ce fait soit recherché avec soin.

Quant à la réduction de la dette flottante, la section admet la nécessité d'amortir, indépendamment des 12 millions indiqués au n^o 2, la somme d'environ 3 millions de bons du trésor, émis en vertu de la loi du 25 mai 1837 pour la fermeture des poldres; de cette manière l'on ramènerait la dette flottante à 15 millions, c'est-à-dire au chiffre de 1837 que l'on a laissé subsister en autorisant l'emprunt de 1838.

Sur la proposition de l'un des membres, la section désire que la section centrale s'enquière de la disponibilité de l'encaisse de 1830, des redevances dues par la banque de Bruxelles et des résultats de la compensation qui doit s'être opérée avec l'un des semestres de la rente due à la Hollande en 1839.

Un autre membre pense qu'on peut, sans crainte, laisser l'émission des bons du trésor à 18,000,000 et même la porter plus haut; il faudrait, selon lui, changer le système en n'admettant pas d'époques de remboursement, tout en maintenant des intérêts; cette opinion mise aux voix, sept membres se prononcent contre et sont d'avis que, pour le moment, il faut rester dans le système de la loi du 16 février 1833.

Un membre rappelle que l'art. 3 de la loi du 26 mai 1837 a décrété un chemin de fer rattachant le Luxembourg au système général, et qu'il a été dit, dans la discussion générale, qu'il y aurait lieu à accorder une compensation à cette province, si le chemin de fer ne se faisait pas; il pense que le moment est venu d'accorder cette compensation, en allouant un crédit spécial pour construction de routes dans le Luxembourg; il croit qu'on pourrait allouer

une somme à peu près égale au coût du chemin de fer du Limbourg (Landen à St-Trond).

On demande la question préalable, en ce sens que cette proposition est en dehors du projet du gouvernement, l'auteur pourrait d'ailleurs la reproduire en séance publique.

On revient à l'art. 1^{er}.

Cet article est adopté, sauf la fixation du chiffre.

Un membre propose que la section centrale soit invitée à examiner si l'emprunt ne pourrait pas se faire, au moins en partie, dans le pays.

Section centrale.

La section centrale, en présence des délibérations des sections et des vœux émis par elles, a dû chercher de prime abord, à dégager, autant que possible, la question de tout ce qui peut tendre à l'obscurcir, et s'est posé à elle-même la question suivante :

Quel doit être le but ou l'objet de l'emprunt? La réponse unanime a été que l'emprunt devait avoir pour but, si pas unique au moins principal, de pourvoir au paiement de tout ce qui peut être envisagé comme ayant été ou devant être employé d'une manière reproductive. Aussi le résultat que nous allons vous donner de ses délibérations, prouvera-t-il que si elle a cru devoir s'occuper un moment de la réduction de la dette flottante, c'est parce que partie de cette dette a été émise plutôt pour des travaux d'utilité publique ou autres emplois reproductifs, que pour couvrir de véritables insuffisances de ressources ordinaires : c'est, en effet, par *l'impôt* et non par *l'emprunt* que des insuffisances de cette dernière catégorie doivent être couvertes.

Recherchant ensuite les véritables causes de nécessité de l'emprunt, elle les trouve dans la volonté légalement exprimée par les mandataires du pays. En effet, reportons-nous à mil huit cent trente-quatre seulement, nous trouvons :

1^o *Pour les chemins de fer.*

A. La loi du premier mai de cette année, qui ordonne l'établissement d'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 ;

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

Le détail des tracés fournis par le gouvernement, donne pour ces lignes, un développement de 80 lieues environs.

B. La loi du 26 mai 1837, qui décrète le chemin de fer de Gand à la frontière de France et à Tournay, et les branches de Namur et du Limbourg.

L'exécution donnée à cette loi par le gouvernement, accuse un développement de trente lieues environ ; ainsi la législature a décrété en principe cent dix lieues. Comment a-t-elle dit qu'il serait pourvu à cette dépense ?

La réponse à cette question se trouve dans la loi même du 1^{er} mai 1834 (*Bulletin officiel*, n^o 330); son art. 3 est ainsi conçu :

« Les dépenses de cette exécution seront couvertes au moyen d'un emprunt » qui sera ultérieurement réglé par la loi. »

La législature a donc voulu, et a dû vouloir, selon nous, que les ressources ordinaires de l'État ne fussent pas diverties de leur affectation véritable, pour être appliquées à des entreprises aussi grandioses; c'est par *l'emprunt*, et par l'emprunt seul, qu'il était possible de faire face à des dépenses de cette nature : force est donc pour nous de le subir encore une fois : mais que ce soit la dernière; tel est le vœu de l'unanimité des membres de la section centrale.

2^o Routes pavées et ferrées.

a. La loi du 6 mai 1836 ouvre au gouvernement un crédit de 6 millions, pour pourvoir à la construction des routes pavées et ferrées. Le montant de ce crédit doit encore être couvert au moyen d'un emprunt à régler ultérieurement par une loi; l'intérêt et l'amortissement doivent être prélevés sur l'excédant du produit des barrières.

b. La loi du 12 juin 1838 ouvre au gouvernement un nouveau crédit de 2 millions, sans déclarer par quels moyens il y serait fait face; la loi du 28 décembre dernier, qui autorise l'émission de 12 millions de bons du trésor, y a pourvu en partie.

3^o Poldres.

La loi du 25 mai 1837 ouvre au gouvernement un crédit de fr. 2,979,900, pour pourvoir au réendiguement du poldre de Borgerweert, au rétrécissement de l'inondation autour de Liefkenshoek et à la construction d'une digue intérieure dans le poldre de Lillo; et pour pourvoir à cette dépense, il est autorisé à émettre 3 millions de bons du trésor, en sus de l'émission autorisée par la loi du 30 décembre 1836. (Loi des voies et moyens pour 1837, *Bulletin officiel*, n^o 642.)

4^o Reprise de la Sambre.

La loi du 26 septembre 1835 ouvre au gouvernement un crédit de fr. 1,490,000, pour pourvoir à l'exécution de l'engagement pris alors envers les concessionnaires de la Sambre. C'est encore au moyen d'une émission de bons du trésor que ce crédit doit être couvert provisoirement.

Deux emprunts ont été autorisés par la législature :

Celui dit de 30 millions, autorisé par la loi du 18 juin 1836, a produit, suivant note 27,364,163 74

Il a été pris sur cette somme pour remboursement des bons du trésor émis pour dépenses résultant de la reprise de la Sambre 2,490,000 00
Pour les routes. 350,000 00
Pour le chemin de fer 24,524,163 74

Somme égale au produit de l'emprunt 27,364,163 74

Celui dit de 50.850.800. autorisé par la loi du 25 mai 1838. a produit.

suivant les calculs du ministère des finances (calculs que nous admettons de préférence à ceux donnés précédemment, pag. 7 du rapport de M. Nothomb, parce que là il était fait aveu que le chiffre exact des frais ne pouvait être connu que le 6 février 1840, époque du dernier versement à faire par les prêteurs) un total de 35,778,033 70

Le chemin de fer a dû recevoir de cet emprunt	32,267,256 39	
Les routes	3,510,777 31	
		<u>35,778,033 70</u>

Ainsi en résumé :

L'emprunt dit de 30 millions, a produit	27,364,163 74
Celui dit de 50,850,800, a donné	35,778,033 70
	<u>63,142,197 44</u>

Et la répartition a eu lieu comme suit :

	CHEMINS DE FER.	ROUTES.	SAMBRE.
Emprunt autorisé par la loi du 18 juin 1836	24,524,163 74	350,000 00	2,490,000
Emprunt autorisé par la loi du 25 mai 1838	32,267,256 39	3,510,777 31	
Totaux par services	<u>56,791,420 13</u>	<u>3,860,777 31</u>	2,490,000
Total général	fr. <u>63,142,197 44</u>		

Les calculs qui précèdent prouvent donc que les deux derniers emprunts ont été employés exclusivement à des travaux d'utilité publique, et que, jusqu'au 31 décembre dernier, il a été affecté au chemin de fer une somme de fr. 56,791,420-13.

N. B. Nous avons pris pour terme le 31 décembre parce que les documents qui nous ont été remis par le ministère des travaux publics, et qui sont destinés, ainsi que vous le verrez ci-après, à établir la dépense présumée nécessaire pour l'achèvement des travaux ont été arrêtés à partir du 1^{er} janvier 1840.

Les causes justificatives de l'emprunt étant connues, il entrerait nécessairement dans les obligations de la section centrale de constater, aussi clairement que possible, l'import des voies et moyens nécessaires pour couvrir les dépenses ordonnées par les lois qu'elle vient de rappeler et non couvertes par les moyens mis jusqu'à ce jour à la disposition du gouvernement pour y faire face.

Son travail en ce qui concerne les routes était facile; en effet, il a été voté	fr. 8,000,000 00
Il n'avait été déboursé, toujours au 31 décembre, que	3,860,777 31
Force est de fournir	fr. <u>4,139,222 69</u>

N. B. Nous laissons figurer cette somme entière sans en déduire celle de fr. 371,029-88, prise depuis le 1^{er} janvier sur les 12,000,000 de bons du trésor, parce que les calculs présentés pour le chemin de fer, supposent que la totalité de ces 12,000,000 reste acquise à ce service.

Mais en ce qui concerne les chemins de fer, les renseignements avaient manqué à celle des sections qui avait voulu s'en occuper.

Ces renseignements ont été réclamés par la section centrale.

Les tableaux et pièces annexés ne nous paraissant pas susceptibles d'analyse, nous les publions tels que nous les avons reçus. (*Voyez annexes A, B, C (tableaux 1 à 15) et D.*)

Vous voudrez bien fixer toute votre attention : 1^o sur la lettre de M. le ministre des travaux publics en date du 16 avril 1840 (*Annexe A*); 2^o sur celle de M. l'inspecteur-général du 20 mars précédent (*Annexe B*); 3^o sur le tableau récapitulatif (*Annexe C, tableau n^o 15*), et vous y puiserez, pensons-nous, la conviction que les dépenses à faire pour le complément des chemins de fer, non compris celles constatées au 31 décembre dernier, s'élèveront à 66,000,000 environ, et que sur cette somme il pourrait être fait déduction de 4,000,000 environ, qui ne seront nécessaires que lors de l'achèvement complet des travaux d'arts, terrassements, pose de rail-way, fers, bois, etc. (1).

Ce qui a fait dire (*Voir la lettre de M. le ministre du 16 avril*), que la somme de l'emprunt pourrait être bornée à 62,000,000, savoir : 12,000,000 pour éteindre les bons du trésor émis, et 50,000,000 pour parfaire.

La majorité de la section centrale a donc pensé qu'avec les ressources que nous possédons et celles que l'avenir nous réserve, nous pouvions sans crainte, nous borner à porter le dernier chiffre à 40,000,000.

Et ainsi la section centrale a été amenée à vous proposer de voter une somme de fr. 12,000,000 00
pour rembourser les bons du trésor émis en vertu de la loi
du 28 décembre dernier.

Une somme de 4,139,222 69
pour compléter les dépenses autorisées pour constructions
de routes.

Une somme de 40,000,000 00
à appliquer à la construction du chemin de fer.

Total de ces chiffres fr. 56,139,222 69

(1) Il est toutefois à remarquer qu'il y a, dans le travail de l'inspecteur-général, un malentendu que les renseignements pris à la comptabilité centrale du ministère des travaux publics, ont éclairci; M. l'inspecteur-général suppose le crédit de 12 millions alloué par la loi du 28 décembre 1839, encore intact au 31 décembre; or il se trouve qu'il existait des arriérés par suite des retards mis au vote de la loi et qu'au 31 décembre il avait été déjà imputé environ 2 millions sur le nouveau crédit. S'il s'agissait donc d'allouer aujourd'hui au gouvernement tout ce dont il croit avoir besoin, il faudrait ajouter environ 2 millions au total demandé.

Nous renvoyons, du reste, à la deuxième partie des annexes.

En ne proposant de couvrir par l'emprunt qu'une somme de 40 millions pour la continuation des travaux des chemins de fer, la majorité de la section centrale n'entend en aucune manière prétendre que cette somme suffira pour son achèvement complet, elle ne révoque en doute aucun des calculs produits, elle ne les croit ni exagérés, ni erronés; mais elle voit, par les pièces, que 60,000,000 environ doivent suffire à la mise en exploitation de toutes les lignes décrétées; qu'une partie des 6,000,000 destinés au complément du matériel et des stations peut être ajournée jusqu'en 1843, et qu'enfin plus de 12 millions peuvent, sans le moindre inconvénient, n'être dépensés qu'en 1842; elle pense donc que, d'ici au jour où le crédit qu'elle propose de voter sera épuisé, le gouvernement pourra trouver, 1^o dans la vente d'une partie des bois domaniaux, 2^o dans l'encaisse de 1830, 3^o dans ce qui peut être dû à l'État par la Société Générale, du chef des redevances de la liste civile, etc., le moyen de pourvoir au surplus, supposé même qu'il s'élevât à 14, même 16 millions, sans avoir besoin de recourir à un nouvel emprunt.

Les considérations et calculs auxquels nous venons de nous livrer, justifient, selon nous, les résolutions de la section, en ce qui concerne les chemins de fer et les routes; il nous restait à voir si les motifs invoqués pour être autorisé à couvrir par l'emprunt les dépenses de cette nature, peuvent s'appliquer à l'opération autorisée par la loi du 1^{er} de ce mois, qui approuve l'achat des 4,000 actions du chemin de fer rhénan.

Votre section centrale s'est prononcée pour l'affirmative. C'est, en effet, pour servir de complément à l'idée première de l'érection des chemins de fer que cet achat a eu lieu; c'est encore là une somme employée d'une manière reproductive; c'est l'acquisition d'une valeur plus ou moins profitable sous le rapport financier, et reconnue surtout avantageuse pour nos relations de voisinage; il convient donc de comprendre dans l'emprunt la somme nécessaire pour l'exécution pleine et entière du contrat, soit fr. 3,349,600.

Ainsi le total des dépenses à couvrir par l'emprunt serait de fr. 59,488,822-69, somme que la section centrale ne pense pas qu'il soit possible de réduire, sans s'exposer à compromettre l'achèvement complet des travaux entrepris et l'exécution fidèle des lois diverses votées par la législature.

La section centrale aurait voulu pouvoir borner le capital effectif de l'emprunt à contracter, à la somme ci-dessus rappelée; mais le gouvernement ayant témoigné le désir de couvrir par l'emprunt ce qu'on est convenu d'appeler *insuffisance de ressources*, les sections et la section centrale ont dû délibérer sur ce point.

Quelle sera, en définitive, l'insuffisance des voies et moyens des exercices antérieurs à 1840? C'est ce que l'on peut *présumer*, mais qu'il n'est possible de constater législativement, que lorsque nous aurons liquidé les arriérés signalés et que nous aurons arrêté les comptes de ces exercices.

La section centrale ne pouvait donc admettre la première partie du n^o 5 de l'art. 2 du projet, laquelle n'est, à ses yeux, qu'une éventualité; c'est par une loi spéciale, ou lors de la discussion des voies et moyens pour l'exercice prochain, qu'il sera possible de s'expliquer sur ce point.

Vouloir, dès ce jour, couvrir par des *emprunts* ce qui n'est qu'une insuffisance présumée, c'est s'exposer à bien des mécomptes.

Marchons une bonne fois dans la voie qui nous est tracée par la Constitution, réglons les comptes des exercices écoulés. Si des déficits sont constatés définitivement, votons des voies et moyens ordinaires ou extraordinaires pour y faire face, rien de mieux. Mais en attendant, ne réclamons pas le secours des prêteurs, autrement que nous ne l'avons fait jusqu'à ce jour, c'est-à-dire, par une dette flottante, ressemblant, sans doute, beaucoup à l'emprunt, mais qui, au moins, est là pour qu'on n'oublie plus de régler nos dépenses d'après nos recettes ou de porter nos recettes au niveau de nos dépenses.

Du reste, la note qui a été transmise à la section centrale par M. le ministre des finances, note que nous publions, *litt. E*, vient à l'appui de ce qui précède.

Examinant ensuite, s'il ne convenait pas au moins de réduire la dette flottante, ainsi que l'a proposé la 6^e section, elle a été amenée à reconnaître que cette dette, portée par la loi du budget de l'exercice courant, à 18,000,000, pouvait se décomposer comme suit :

1^o Trois millions employés en constructions extraordinaires pour les polders, dont nous avons parlé et dont l'émission fut autorisée par la loi du 25 avril 1837 ;

2^o Quatre millions employés en prêt à la banque de Belgique, en vertu de l'autorisation donnée par la loi du 1^{er} janvier 1839 ;

3^o Le surplus comme *insuffisance présumée* des recettes sur les dépenses.

Ce calcul établi, la majorité de la section centrale a cru devoir admettre un chiffre de 5,511,177-31, pour être pris sur l'emprunt à l'effet de réduire d'autant l'émission des bons du trésor, autorisée par la loi des voies et moyens de cette année; c'est encore éteindre une dette employée d'une manière reproductive, le prêt fait à la banque de Belgique étant garanti et portant intérêt; c'est, en outre, ramener la dette flottante à un chiffre inférieur à celui que l'on a cru pouvoir laisser subsister, lorsque la législature a autorisé l'emprunt de 1838.

Le chiffre total serait ainsi de 65,000,000, somme à laquelle la section centrale propose de borner l'emprunt à effectuer.

Il ne vous échappera pas de remarquer qu'elle ne vous propose rien en ce qui concerne le n^o 6^o du même art. 2 du projet. Voici les motifs de cette omission :

La question soulevée à l'occasion de la rente de 5,000,000 de florins, peut sans inconvénient rester indéfinie, jusqu'au jour de la liquidation de nos différends financiers avec la Hollande; si, d'une part, nous pouvons avoir à mettre les paiements de cette rente en concordance avec les échéances véritables, nous avons à espérer la rentrée de valeurs considérables tenues en suspens par suite des prétentions de la Hollande, sur les redevances dues à l'État par la Société Générale, du chef de l'ancienne liste civile et du syndicat d'amortissement; nous devons aussi espérer que le gouvernement prendra le parti de

régulariser enfin la position de l'État vis-à-vis de son caissier ; des membres de la section centrale auraient même voulu formuler une disposition sur ce point, mais après avoir entendu M. le ministre des finances, la majorité a été d'avis de se borner à omettre le n^o 6^o de l'art. 2 du projet, et d'expliquer cette omission par ce qui précède.

La section centrale étant d'accord sur le chiffre à proposer, il lui restait à s'occuper du mode à suivre pour la négociation de l'emprunt et examiner plusieurs questions soulevées au sein des sections :

1^o L'emprunt aura-t-il lieu avec concurrence et publicité ?

2^o Le capital nominal et l'intérêt seront-ils fixés par la loi ?

3^o Y aura-t-il une somme consacrée annuellement à l'amortissement et comment s'opérera cet amortissement ?

Telles sont les trois questions agitées et examinées au sein de la section centrale.

La question de concurrence et de publicité a été longuement débattue ; la section centrale a cru devoir entendre sur ce point M. le ministre des finances, qui s'est exprimé à peu près en ces termes :

« La publicité, je la désire et mon intention est de suivre cette voie, si, après mes propres informations et les communications qui me seront faites, je la trouve sûre et avantageuse. L'imposer au gouvernement, c'est lui enlever une de ses chances de succès et le mettre, peut-être, dans la nécessité d'emprunter à un taux plus onéreux que celui qu'il obtiendrait dans certaines éventualités, en contractant directement avec une maison ou une société quelconque. La concurrence, c'est l'emprunt par soumission ; et qu'arriverait-il si aucune offre sérieuse n'était faite ? Cette question est capitale. »

Les observations qui précèdent n'ont pas ébranlé la conviction des partisans de la concurrence et de la publicité, et la question, mise aux voix, a été résolue affirmativement par cinq voix contre une ; le 7^o membre s'est abstenu.

Cette résolution se justifie par les considérations suivantes :

Notre gouvernement tient toute sa force de la publicité ; c'est, en outre, le principe adopté pour les travaux d'utilité publique les plus importants.

Il n'est point d'exemple d'un manque de concurrents ou de soumissionnaires, lors des adjudications nombreuses et importantes qui ont eu lieu depuis 1830.

Ce que nous faisons pour des affaires de moindre importance, pourquoi trouverait-on étrange de nous voir le faire pour un emprunt aussi considérable que celui auquel nous voulons recourir ? L'état de nos finances est publié chaque année, ceux qui ont voulu connaître sa véritable situation ont pu s'en assurer. Nous sommes arrivés à l'état de paix ; reconnus par toutes les puissances, voire même la Hollande. Notre dette, de l'aveu de tout le monde, est proportionnellement inférieure à celle de la France, de l'Angleterre et même de la Hollande ; pourquoi aurions-nous à craindre un défaut

d'offres sérieuses? la Belgique ne présente-t-elle pas toutes garanties à ses créanciers? Gouvernée légalement, elle doit trouver dans l'ordre et la régularité de notre système financier, le moyen de commander la confiance; pour y parvenir toute la vérité est sans doute nécessaire, mais il ne faut rien exagérer. Ainsi il n'est pas exact de dire que l'emprunt, que nous vous proposons de consentir, amènera une aggravation de charges sans compensation pour nos ressources futures; si pareil résultat était à craindre, nous n'y donnerions pas notre assentiment. C'est, et nous vous l'avons dit précédemment, parce que nous espérons voir une augmentation considérable des produits actuels des chemins de fer surtout, que nous acceptons l'emprunt; et c'est parce que nous augmentons le gage de nos créanciers que nous comptons sur le secours de nouveaux prêteurs.

D'ailleurs le gouvernement aura le droit d'opérer la négociation en une ou plusieurs fois, et si, dans ce moment, il trouvait l'occasion peu favorable, il ne manquerait sans doute pas de procéder à l'emprunt par division, c'est même ce qu'il a fait entendre dans la réponse donnée à une demande adressée par l'une des sections (1).

2^o *Le capital nominal et l'intérêt seront-ils fixés par la loi?*

Cette question, vu la solution sur la précédente, a été résolue négativement, par le motif surtout qu'appelant la concurrence, il fallait laisser au gouvernement tous les moyens de l'étendre autant que possible, et de fixer les conditions de manière à concilier les intérêts du trésor avec la facilité des négociations.

3^o *Quelle sera la dotation de l'amortissement, et comment s'opérera cet amortissement?*

La section centrale a cru que la dotation de l'amortissement devait être au moins de 1 p. % du capital nominal; elle espère que le gouvernement trouvera des prêteurs à des conditions telles que le capital nominal sera le moins élevé possible; elle n'entre dans aucun calcul sur ce point. Nous savons par expérience ce que coûtent les emprunts à augmentation notable de capital; espérons que, cette fois, nous réussirons mieux!

Quant à l'amortissement, il a paru à votre section centrale que le mode d'amortissement établi pour les emprunts précédemment contractés (à l'exception, toutefois, de celui de 30 millions), était très onéreux. D'un autre côté, il est difficile de se rendre compte d'une clause par laquelle un emprunteur, qui se libère par voie de rachat, doit nécessairement s'adresser, à cette fin, à son prêteur; c'est cependant ainsi que s'opère aujourd'hui l'amortissement de la plus forte partie de nos emprunts.

(1) Le mode de négociation avec publicité et concurrence et sur soumissions cachetées a été généralement suivi en France depuis plusieurs années. Voyez les lois et avis insérés au *Moniteur* français du 9 mai 1818, du 20 mars 1823, du 5 juin 1823, du 11 juillet 1823, et surtout la loi du 25 mars 1831, autorisant un emprunt jusqu'à concurrence de 200 millions de rente 5 p. %.

L'État seul, selon nous, doit opérer l'amortissement en prenant par lui-même les précautions convenables.

Nous proposons donc qu'il soit dit dans la loi, que l'amortissement sera fait par le gouvernement.

En résumé :

La section centrale propose à la Chambre d'autoriser le gouvernement à emprunter, en une ou plusieurs fois, jusqu'à concurrence d'un capital effectif de 65 millions de francs, moyennant *publicité et concurrence*, mais *concurrence réelle*, pour qu'elle soit efficace, sans fixation du capital nominal ni de l'intérêt, pour que le gouvernement ait toute latitude et puisse ainsi concilier les intérêts du trésor avec la facilité de la négociation ;

Qu'il soit consacré à l'amortissement de l'emprunt une dotation d'au moins un pour cent par an du capital nominal à faire et ce indépendamment des intérêts des obligations amorties ;

Que cet amortissement *soit fait par le gouvernement seul* et qu'enfin l'on prenne toutes dispositions propres à assurer le visa préalable de la cour des comptes.

Telle est la réduction de l'art. 1^{er}.

La section centrale vous propose ensuite d'affecter les fonds de l'emprunt :

1^o A la continuation des lignes décrétées du chemin de fer jusqu'à concurrence d'une somme de fr. 40,571,029-88, pour qu'il soit bien constaté qu'à partir du 1^{er} janvier de cette année, il y aura eu affectation pour les travaux du chemin de fer d'une somme exacte de 52 millions ;

2^o A l'extinction des 12 millions de bons du trésor créés ensuite de la loi du 28 décembre 1839 ;

3^o A solder les prix des 4,000 actions du chemin de fer rhénan, opération autorisée par la loi du 1^{er} de ce mois ;

4^o A parfaire la somme nécessaire pour faire face aux dépenses autorisées par les lois des 2 mai 1836 et 1^{er} juin 1838, à l'effet de construire des routes pavées et ferrées, somme réductible à fr. 3,568,192-81, une somme de fr. 571,029-88 ayant été prise depuis le 1^{er} janvier sur l'import des bons du trésor émis ensuite de la loi du 28 décembre dernier ;

5^o Enfin le surplus, à amortir, jusqu'à due concurrence, les bons du trésor émis ensuite des lois du 25 mai 1837 et du 1^{er} janvier 1839, tel est le but de l'art. 2.

Enfin, de déclarer que les biens et revenus du pays serviront de garantie aux prêteurs, telle est la rédaction de l'art. 3.

Bruxelles, le 29 mai 1840.

Le rapporteur,
DEMONCEAU.

Le président,
FALLON (ISIDORE).

PROJETS DE LOIS.

PROJET DU GOUVERNEMENT.

PROJET DE LA SECTION CENTRALE.

Léopold, etc.

Léopold, etc.

Sur la proposition de notre ministre des finances, et de l'avis de notre conseil des ministres,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Notre ministre des finances est chargé de présenter, en notre nom, à la Chambre des Représentants, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Le gouvernement est autorisé à emprunter, en une ou plusieurs fois, jusqu'à concurrence d'un capital effectif de 90 millions de francs.

Il sera consacré à l'amortissement de cet emprunt, une dotation d'au moins 1 p. % par an, de son capital nominal, indépendamment des intérêts des obligations amorties.

Les obligations à créer seront, préalablement à leur émission, soumises au visa de la cour des comptes.

ART. 2.

Les fonds dudit emprunt seront affectés :

1° A la continuation des lignes décrétées du chemin de fer ;

2° A l'extinction de 12 millions de bons du trésor, créés par la loi du 28 décembre 1839 (*Bulletin officiel*, n° 885) ;

3° A solder les 4,000 actions du chemin de fer rhénan, dont l'acquisition a été autorisée par la loi du 1^{er} mai 1840 ;

4° A l'achèvement des routes pavées et ferrées, pour l'exécution desquelles des crédits ont été ouverts par les lois du

ARTICLE PREMIER.

Le gouvernement est autorisé à emprunter, en une ou plusieurs fois, avec publicité et concurrence, jusqu'à concurrence d'un capital effectif de 65 millions de francs.

Il sera consacré à l'amortissement de cet emprunt, une dotation d'au moins 1 p. % par an du capital nominal, indépendamment des intérêts des obligations amorties.

L'amortissement se fera par le gouvernement.

Les obligations à créer seront, préalablement à leur émission, soumises au visa de la cour des comptes.

ART. 2.

Les fonds dudit emprunt seront affectés :

1° A la continuation des lignes décrétées du chemin de fer, jusqu'à concurrence de fr. 40,571,029-88 ;

2° A l'extinction des 12 millions de bons du trésor créés par la loi du 28 décembre 1839 (*Bulletin officiel*, n° 885) ;

3° A solder le prix des 4,000 actions du chemin de fer rhénan, dont l'acquisition a été autorisée par la loi du 1^{er} mai 1840 (*Bulletin officiel*, n°) ;

4° A parfaire les dépenses autorisées

PROJET DU GOUVERNEMENT.

PROJET DE LA SECTION CENTRALE.

2 mai 1836 (*Bulletin officiel*, n° 213), et du 1^{er} juin 1838 (*Bulletin officiel*, n° 204);

5° A couvrir l'insuffisance des voies et moyens des exercices antérieurs à 1840, jusqu'à concurrence d'une somme de 1,500,000 francs, et à éteindre 10 millions de bons du trésor sur les 18 millions dont l'émission a été autorisée par la loi du 29 décembre 1839 (*Bulletin officiel*, n° 888);

6° Au paiement du 2^e semestre de 1840 de la rente annuelle de fr. 10,582,010-58, à solder en exécution de l'art. 13 du traité du 19 avril 1839, et du même semestre des intérêts et de l'amortissement de l'emprunt de 30 millions, autorisé par la loi du 18 juin 1836 (*Bulletin officiel*, n° 327).

ART. 3.

Les biens et revenus du royaume seront affectés en garantie de l'emprunt autorisé par la présente loi.

Donné à Bruxelles, le 10 mai 1840.

LÉOPOLD.

Par le roi :

Le ministre des finances,

MERCIER.

pour constructions de routes pavées et ferrées, par les lois du 2 mai 1836 (*Bulletin officiel*, n° 213) et du 1^{er} juin 1838 (*Bulletin officiel*, n° 204);

5° *Le surplus, à éteindre, jusqu'à due concurrence, les bons du trésor émis par suite des autorisations résultant des lois du 25 mai 1837 (Bulletin officiel, n° 129), du 1^{er} janvier 1839 (Bulletin officiel, n°) et du 29 décembre 1839 (Bulletin officiel, n° 888).*

ART. 3.

Les biens et revenus du royaume seront affectés en garantie de l'emprunt autorisé par la présente loi.

Mandons et ordonnons, etc.

Annexes au rapport de la section centrale chargée de l'examen du projet d'emprunt de 90,000,000.

ANNEXE A.

A M. le ministre des finances.

OBSERVATIONS DE M. LE MINISTRE DES FINANCES
POUR LA SECTION CENTRALE.

Bruxelles, le 16 avril 1840.

MONSIEUR LE MINISTRE,

M. l'inspecteur-général des ponts et chaussées, que j'avais chargé de dresser, de concert avec les différents chefs de service du chemin de fer, l'évaluation des dépenses qui restent à faire pour le parachèvement des lignes décrétées, m'a adressé un travail dont voici les résultats :

Dépenses restant à faire au 1^{er} janvier 1840.

Lignes proprement dites. fr.	50,921,000
Stations	8,893,000
Sommes déjà engagées pour les stations.	320,000
Matériel pour l'exploitation	5,906,000
Total général. . . fr.	<u>66,040,000</u>

On remarquera que ces sommes sont la reproduction de celles qui sont comprises à l'état de récapitulation globale, signé par M. l'inspecteur-général Teichmann, sous la date du 20 mars 1840. (Voir état n° 14.)

D'après ces données, les ressources qu'il s'agirait de demander aux Chambres, pour l'achèvement des chemins de fer, s'élevaient donc à une somme de. fr. 66,040,000 00 à laquelle il conviendrait d'ajouter le complément des 8 millions affectés aux routes, par les lois du 2 mai 1836 et du 1^{er} juin 1838 4,139,222 69

Ensemble. . . . fr. 70,179,222 69

Je ne parle pas des remboursements des 12 millions de bons du trésor autorisés par la loi du 28 décembre 1839, attendu que les dépenses au paiement desquelles les 12 millions sont affectés sont déjà comprises dans le relevé qui précède, d'où il suit qu'un emprunt égal

au montant de ce relevé, présenterait une somme disponible de 12 millions, au moyen de laquelle les bons du trésor pourraient être remboursés.

Il faudrait donc, pour mettre le gouvernement à même de faire face à toutes les dépenses comprises dans les évaluations, que les Chambres décrétassent un emprunt effectif d'au moins 70 millions.

Mais je pense qu'il n'est pas *indispensable* de demander plus de 66 millions, attendu que les évaluations comprennent, pour les stations et le matériel, une somme de 14 à 15 millions, qui ne devra *peut-être* pas être dépensée intégralement; l'on sait, en effet, que les stations et le matériel doivent se trouver en rapport avec l'importance des transports, et que, par ce motif, les évaluations qui les concernent, présentent toujours quelque chose d'arbitraire. L'on pourrait, en outre, porter au budget ordinaire, comme dépenses d'exploitation, une partie des allocations nécessaires pour les stations et le matériel.

Un point sur lequel il vous importe d'être fixé, est celui de savoir de quelle manière les dépenses seront échelonnées.

A cet égard il y a une distinction à faire entre les 12 millions affectés au remboursement des bons du trésor, et les 54 millions destinés aux travaux des routes et des chemins de fer.

Les 12 millions concernent votre département; il vous appartient donc de prévoir les époques auxquelles le gouvernement devra pouvoir en disposer.

Quant aux 54 millions destinés aux travaux, je pense qu'il faut partir de la supposition qu'ils seront dépensés en 9 trimestres, prenant fin le 1^{er} juillet 1842, à raison de 6 millions par trimestre, en moyenne.

Il faudrait donc :

Pour le service de 1840,	fr. 18,000,000
" 1841,	24,000,000
" 1842,	12,000,000

Total égal, fr. 54,000,000

Il me reste, Monsieur le Ministre, à appeler votre attention sur l'urgence de l'emprunt.

J'en ai pas cru, sur un avis exprimé d'une manière aussi dubitative, pouvoir prendre sous ma responsabilité de diminuer de fr. 4,179,222-69, la somme qui, d'après l'évaluation de M. l'inspecteur-général des ponts et chaussées, ainsi que des différents chefs de service du chemin de fer, a été jugée nécessaire pour l'achèvement des lignes décrétées. Je l'ai pu d'autant moins que M. le ministre ne donne aucune raison à l'appui de son opinion, ou plutôt du doute qu'il émet : en effet, dire que le matériel et les stations doivent être en rapport avec l'importance des transports, ce n'est aucunement justifier une réduction, puisque M. le ministre n'ajoute pas qu'il est d'avis que l'importance probable de ces transports a été exagérée dans les prévisions des ingénieurs; ce raisonnement, tel qu'il est présenté, semblait donc conduire tout aussi bien à une augmentation qu'à une diminution de dépense; je me suis d'ailleurs rappelé qu'en fait de travaux publics, les prévisions sont presque toujours dépassées. J'ai fait figurer dans mon rapport une somme de fr. 57,568,192-81, ou bien, y compris les 12 millions, de fr. 69,568,192-81, pour la continuation des travaux du chemin de fer; cependant, comme j'ai négligé, au résultat général de mon rapport (pag. 11), une fraction de fr. 318,480-11, et que, d'un autre côté, j'ai augmenté de fr. 140,318, au n° 5 de l'art. 2 du projet de loi, l'insuffisance des voies et moyens des exercices antérieurs à couvrir par l'emprunt de 90 millions, la somme de fr. 69,568,192-81 se trouve réellement réduite à fr. 69,109,394, c'est-à-dire, à plus d'un million au-dessous du chiffre total indiqué par M. Nothomb.

Je ne parlerai pas de l'éventualité qu'on laisse entrevoir, de porter au budget or-

Le crédit de 12 millions ouvert par la loi du 28 décembre 1839, présentait, à la date du 15 de ce mois, la situation suivante :

Crédit	fr. 12,000,000 00
Dépenses pour le chemin de fer. 7,730,961 40	
Id. p ^r les routes. 627,173 64	
	8,358,135 04

Restant disponible, fr. 3,641,864 96

Il paraît peu probable que cette somme suffise pour assurer le service au delà de la fin de mai. Il faudrait donc, pour prévenir toute suspension des travaux, que l'emprunt fût négocié dans les premiers jours de juin.

Vous vous rappellerez qu'il avait été résolu en conseil, que la proposition d'emprunt serait faite aux Chambres vers le 20 mars. La crise ministérielle y a mis obstacle ; je crois, néanmoins, devoir constater par la présente l'état des choses.

Le ministre des travaux publics,

NOTHOMB.

dinaire une partie des allocations nécessaires pour les stations et le matériel ; ce n'est pas lorsqu'il y a nécessité de créer de nouvelles ressources pour faire face aux dépenses ordinaires, qu'on peut penser à les augmenter de pareilles charges.

Le ministre des finances,

MERCIER.

ANNEXE B.

Bruxelles, le 20 mars 1840.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Je me suis occupé, de concert avec MM. les ingénieurs de l'établissement et de l'exploitation des chemins de fer décrétés par les lois des 1^{er} mai 1834 et 26 mai 1837, de dresser l'état des dépenses à effectuer pour le parachèvement de ces routes, et l'achat du matériel nécessaire à leur exploitation.

Vous trouverez ci-joint les tableaux rédigés par chacun des directeurs dans la forme que vous leur avez indiquée; vous remarquerez que des modifications notables ont été apportées à leurs propositions. Afin de les opérer d'une manière rationnelle, nous nous sommes donné pour condition de ne pas laisser plus long-temps incomplètes les sections livrées à l'exploitation et de donner aux lignes en construction les mêmes conditions de sûreté, de facilité, de circulation et de confortabilité pour les voyageurs.

Je crois qu'il sera utile de vous présenter, avec quelques détails, les résultats auxquels a conduit l'application de ces principes.

LIGNES EN EXPLOITATION.**1^o BRUXELLES A ANVERS.**

On a admis, pour cette section, comme pour toutes celles en exploitation et en construction, que les terrassements devaient être portés et maintenus dans leurs dimensions et formes, et notamment les talus et fossés. On a reconnu la nécessité de clore, autant que possible, le chemin par des plantations de haies et de broussailles. La dépense pour la construction de la nouvelle station du Nord, à Bruxelles, n'a pas semblé exagérée. On a ajouté au chiffre indiqué par le directeur celui de l'acquisition des terrains.

La somme demandée pour la station de Vilvorde a été maintenue sur l'observation que la quantité de voyageurs qui s'y présente journellement exige impérieusement qu'il y soit construit une salle d'attente et des logements pour un chef de station.

On a réduit de 60,000 fr. la somme demandée pour la construction de grands ateliers de réparation à la station de Malines.

Enfin on a retranché 200,000 fr. du chiffre attribué à la station d'Anvers, parce qu'on a supposé que cette ville supporterait une partie de la dépense à faire pour l'établissement de la station nouvelle dans l'intérieur de la cité.

2^o MALINES A OSTENDE.

Les observations qui précèdent étant appliquées à cette ligne, il en est résulté quelques réductions de peu d'importance; la dépense principale se rapporte à l'établissement de la double voie depuis Malines jusqu'à Gand; on a pensé que, eu égard à l'immense circulation qui s'y est établie et qui dépasse les prévisions les plus favorables, il était indispensable que le redoublement fût opéré immédiatement.

Les sommes demandées pour compléter les stations de Termonde, Gand, Bruges et Ostende, ont été reconnues indispensables; on a réduit seulement les chiffres des stations de Wetteren et d'Aeltre.

3° GAND A COURTRAY.

Une seule réduction a été opérée : il a paru que l'utilité du redoublement immédiat de la voie proposé entre Waereghem et Courtray pourrait être contestée; il résultera de sa suppression, une diminution de dépenses de fr. 300,000 environ. Toutefois il est à remarquer que les fers destinés à ce travail étant approvisionnés, on sera obligé de les transporter sur d'autres points.

4° MALINES A ANS.

Les observations présentées plus haut sur le développement extraordinaire de la circulation des voyageurs, et l'accroissement progressif et notable des transports de marchandises justifient complètement la demande de redoublement de voie faite par le directeur, et ne permettent pas de réduire le chiffre réclamé pour compléter les stations de Louvain, Tirlemont et Wareme. Il eût été désirable qu'un second souterrain pût être ouvert à Cumplich et que des améliorations pussent être apportées aux abords, mais des motifs d'économie ou plutôt le désir de réduire le chiffre des dépenses de premier établissement ont déterminé la remise de l'exécution de ces travaux à une époque ultérieure.

LIGNES EN VOIE D'EXÉCUTION.

1° ANS A LA FRONTIÈRE PRUSSienne.

L'article intitulé *parachèvement ultérieur* comprend des dépenses qui peuvent être différées jusqu'au delà de l'année 1842. Ce qui apporte une réduction de fr. 1,240,000.

2° COURTRAY VERS LILLE ET TOURNAY.

Le redoublement entre Mouscron et la frontière française pourra être postposé jusqu'au moment où la France aura commencé les travaux sur son territoire.

Il résultera de la suppression de cette double voie une diminution de fr. 100,000. L'observation présentée pour le redoublement de la voie entre Waereghem et Courtray trouve encore ici son application quant à l'approvisionnement des fers.

3° BRUXELLES A QUIÉVRAIN.

On a admis que provisoirement une seule voie serait établie sur toute la ligne; en conséquence, il n'est point nécessaire que la tranchée à travers la butte de Braine-le-Comte soit exécutée immédiatement à double voie. Par suite, cette tranchée devra être opérée, non à ciel ouvert, mais par souterrain. De cette modification au projet résulte une diminution de dépense immédiate de fr. 499,000, le redoublement de voie entre Braine-le-Comte et l'extrémité de la tranchée vers Bruxelles, devenant aussi superflu.

La condition qu'on s'est imposée de ne construire dans les stations que les bâtiments dont l'emploi est indispensable immédiatement, a conduit à diminuer les sommes demandées pour celles de Braine-le-Comte, de Mons et de Quiévrain.

4° BRAINE-LE-COMTE A NAMUR.

Les projets de cette ligne entre Braine-le-Comte et Charleroy, n'étant pas complètement achevés, il n'est point possible d'approuver définitivement ou de contester le chiffre indiqué.

Quant aux stations de Namur et de Charleroy, il a semblé qu'on pouvait réduire la

dépense de premier établissement par analogie avec les propositions faites à l'égard des stations d'autres lignes déjà en exploitation.

MATÉRIEL D'EXPLOITATION.

La somme demandée qui comprend tout le matériel nécessaire à l'exploitation des lignes décrétées, avait été établie par M. le directeur de l'exploitation dans l'hypothèse que les chemins de fer seraient achevés complètement. Comme cet achèvement complet pourra n'être obtenu, d'après les indications qui précèdent, qu'après 1842, on peut retrancher des dépenses immédiates pour le matériel d'exploitation, celles qui seraient nécessitées par l'achat des locomotives et voitures dont on pourra encore se passer dans la situation où le chemin se trouvera placé par les travaux prévus jusqu'en 1842. La différence de dépense de fr. 2,050,000 qui résultera de cette réduction pourra donc être reportée à une époque reculée au delà de celles du tableau.

L'article qui concerne l'outillage pour les nouvelles lignes à exploiter est en partie compris dans les dépenses qui se rapportent à celles-ci, en sorte qu'il est encore possible d'opérer de ce chef une réduction de fr. 200,000 environ sur la somme demandée.

Je terminerai en vous faisant remarquer, Monsieur le Ministre, que le total général indiqué à la récapitulation qui accompagne cet envoi, suffit pour que les chemins de fer dont l'établissement est ordonné, puissent être livrés à l'exploitation, mais ne comprend aucune dépense qui ne soit strictement indispensable, eu égard au nombre de voyageurs qui circulent sur les routes déjà terminées et aux prévisions qu'il est permis de concevoir par analogie pour celles qui sont en construction.

L'inspecteur-général,

TRICHMANN.

ANNEXE C. — (Nos 1 à 15.)

N° 1.

TABLEAU des sommes nécessaires pour compléter le système des chemins de fer, décrété par les lois des 1^{er} mai 1834 et 26 mai 1837.

LIGNE DE BRUXELLES A ANVERS.

DÉSIGNATION.	DÉPENSES RESTANT A COUVRIR AU 1 ^{er} JANVIER 1840.	RÉPARTITION PAR EXERCICE DES DÉPENSES RESTANT A EFFECTUER.											
		EN 1840.				EN 1841.				EN 1842.			
		1 ^{er} TRIMESTRE.	2 ^e TRIMESTRE.	3 ^e TRIMESTRE.	4 ^e TRIMESTRE.	1 ^{er} TRIMESTRE.	2 ^e TRIMESTRE.	3 ^e TRIMESTRE.	4 ^e TRIMESTRE.	1 ^{er} TRIMESTRE.	2 ^e TRIMESTRE.	3 ^e TRIMESTRE.	4 ^e TRIMESTRE.
Chemins de fer proprement dits.....	1,163,000 00	.	249,181 42	249,181 49	249,181 42	91,357 15	91,357 15	91,357 15	141,384 22	.	.	.	.
Stations.....	2,238,000 00	.	293,000 00	334,000 00	331,000 00	250,000 00	350,000 00	400,000 00	180,000 00	100,000 00	.	.	.
TOTAUX.....fr.	3,401,000 00	.	542,181 42	583,181 49	580,181 42	341,357 15	441,357 15	491,357 15	321,384 22	100,000 00	.	.	.

Dressé par l'inspecteur-général soussigné et joint à son rapport de ce jour, n° 632.

Bruxelles, le 20 mars 1840.

G. TEICHMANN.

N° 2.

TABLEAU des sommes nécessaires pour compléter le système des chemins de fer, décrété par les lois des 1^{er} mai 1834 et 26 mai 1837.

LIGNE DE MALINES A OSTENDE.

DÉSIGNATION.	DÉPENSES RESTANT A COUVRIR AU 1 ^{er} JANVIER 1840.	RÉPARTITION PAR EXERCICE DES DÉPENSES A EFFECTUER.											
		EN 1840.				EN 1841.				EN 1842.			
		1 ^{er} TRIMESTRE.	2 ^e TRIMESTRE.	3 ^e TRIMESTRE.	4 ^e TRIMESTRE.	1 ^{er} TRIMESTRE.	2 ^e TRIMESTRE.	3 ^e TRIMESTRE.	4 ^e TRIMESTRE.	1 ^{er} TRIMESTRE.	2 ^e TRIMESTRE.	3 ^e TRIMESTRE.	4 ^e TRIMESTRE.
Chemins de fer proprement dits.....	1,885,000 00	31,963 21	674,170 22	598,954 19	579,912 38	„	„	„	„	„	„	„	„
Stations.....	1,051,000 00	10,870 83	176,000 00	261,000 00	162,000 00	94,000 00	128,000 00	131,000 00	82,000 00	„	6,129 17	„	„
TOTAUX.....fr.	2,936,000 00	42,834 04	850,170 22	859,954 19	741,912 38	94,000 00	128,000 00	131,000 00	82,000 00	„	6,129 17	„	„

Dressé par l'inspecteur-général soussigné et joint à son rapport de ce jour, n° 632.

Bruxelles, le 20 mars 1840.

C. TEICHMANN.

N° 3.

TABLEAU des sommes nécessaires pour compléter le système des chemins de fer, décrété par les lois des 1^{er} mai 1834 et 26 mai 1837.

LIGNE DE GAND VERS LILLE ET COURTRAY. (Section en exploitation de Gand à Courtray.)

DÉSIGNATION.	DÉPENSES RESTANT A COUVRIR AU 1 ^{er} JANVIER 1840.	RÉPARTITION PAR EXERCICE DES DÉPENSES RESTANT A EFFECTUER.											
		EN 1840.				EN 1841.				EN 1842.			
		1 ^{er} TRIMESTRE.	2 ^e TRIMESTRE.	3 ^e TRIMESTRE.	4 ^e TRIMESTRE.	1 ^{er} TRIMESTRE.	2 ^e TRIMESTRE.	3 ^e TRIMESTRE.	4 ^e TRIMESTRE.	1 ^{er} TRIMESTRE.	2 ^e TRIMESTRE.	3 ^e TRIMESTRE.	4 ^e TRIMESTRE.
Chemins de fer proprement dits.....	895,000 00	316,511 87	399,361 82	114,050 00	27,000 00	38,076 31	„	„	„	„	„	„	„
Stations.....	448,000 00	90,117 18	20,382 82	179,000 00	126,000 00	„	32,500 00	„	„	„	„	„	„
TOTAUX.....fr.	1,343,000 00	406,629 05	419,744 64	293,050 00	153,000 00	38,076 31	32,500 00	„	„	„	„	„	„

(6)

Dressé par l'inspecteur-général soussigné et joint à son rapport de ce jour, n° 642.

Bruxelles, le 20 mars 1840.

C. TEICHMANN.

N° 4.

TABLEAU des sommes nécessaires pour compléter le système des chemins de fer, décrété par les lois des 1^{er} mai 1834 et 26 mai 1837.

LIGNE DE MALINES A ANS.

DÉSIGNATION.	DÉPENSES RESTANT A COUVRIR AU 1 ^{er} JANVIER 1840.	RÉPARTITION PAR EXERCICE DES DÉPENSES RESTANT A EFFECTUER.											
		EN 1840.				EN 1841.				EN 1842.			
		1 ^{er} TRIMESTRE.	2 ^e TRIMESTRE.	3 ^e TRIMESTRE.	4 ^e TRIMESTRE.	1 ^{er} TRIMESTRE.	2 ^e TRIMESTRE.	3 ^e TRIMESTRE.	4 ^e TRIMESTRE.	1 ^{er} TRIMESTRE.	2 ^e TRIMESTRE.	3 ^e TRIMESTRE.	4 ^e TRIMESTRE.
Chemins de fer proprement dits.....	4,810,000 00	•	1,294,402 07	1,280,252 82	1,280,252 86	244,344 73	244,344 75	244,344 76	222,058 01	•	•	•	•
Stations.....	768,000 00	•	150,000 00	145,000 00	153,000 00	80,000 00	80,000 00	80,000 00	80,000 00	•	•	•	•
TOTAUX.....	5,578,000 00	•	1,444,402 07	1,425,252 82	1,433,252 86	324,344 73	324,344 75	324,344 76	302,058 01	•	•	•	•

(10)

Dressé par l'inspecteur-général soussigné et joint à son rapport de ce jour, n° 632.

Bruxelles, le 20 mars 1840.

C. TEICHMANN.

N° 5.

TABLEAU des sommes nécessaires pour compléter le système des chemins de fer, décrété par les lois des 1^{er} mai 1834 et 26 mai 1837.

LIGNE DE LANDEN A SAINT-TROND.

DÉSIGNATION.	DÉPENSES RESTANT A COUVRIR AU 1 ^{er} JANVIER 1840.	RÉPARTITION PAR EXERCICE DES DÉPENSES RESTANT A EFFECTUER.											
		EN 1840.				EN 1841.				EN 1842.			
		1 ^{er} TRIMESTRE.	2 ^e TRIMESTRE.	3 ^e TRIMESTRE.	4 ^e TRIMESTRE.	1 ^{er} TRIMESTRE.	2 ^e TRIMESTRE.	3 ^e TRIMESTRE.	4 ^e TRIMESTRE.	1 ^{er} TRIMESTRE.	2 ^e TRIMESTRE.	3 ^e TRIMESTRE.	4 ^e TRIMESTRE.
Chemins de fer proprement dits.....	125,000 00	»	125,000 00	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Stations.....	122,000 00	»	122,000 00	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
TOTAUX.....fr.	247,000 00	»	247,000 00	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

(11)

Dressé par l'inspecteur-général soussigné et joint à son rapport de ce jour, n° 632.

Bruxelles, le 20 mars 1840.

C. TEICHMANN.

N° 6.

TABLEAU des sommes nécessaires pour compléter le système des chemins de fer, décrété par les lois des 1^{er} mai 1834 et 26 mai 1837.

LIGNE D'ANS A LA FRONTIÈRE DE PRUSSE.

DÉSIGNATION.	DÉPENSES RESTANT A COUVRIR AU 1 ^{er} JANVIER 1840.	RÉPARTITION PAR EXERCICE DES DÉPENSES RESTANT A EFFECTUER.											
		EN 1840.				EN 1841.				EN 1842.			
		1 ^{er} TRIMESTRE.	2 ^e TRIMESTRE.	3 ^e TRIMESTRE.	4 ^e TRIMESTRE.	1 ^{er} TRIMESTRE.	2 ^e TRIMESTRE.	3 ^e TRIMESTRE.	4 ^e TRIMESTRE.	1 ^{er} TRIMESTRE.	2 ^e TRIMESTRE.	3 ^e TRIMESTRE.	4 ^e TRIMESTRE.
Chemins de fer proprement dits.....	13,760,000 00	600,000 00	1,600,000 00	2,400,000 00	1,960,000 00	1,400,000 00	1,400,000 00	1,400,000 00	1,400,000 00	600,000 00	400,000 00	400,000 00	200,000 00
Stations.....	1,000,000 00	•	50,000 00	100,000 00	100,000 00	100,000 00	150,000 00	150,000 00	150,000 00	50,000 00	50,000 00	50,000 00	50,000 00
TOTAUX.....fr.	14,760,000 00	600,000 00	1,650,000 00	2,500,000 00	2,060,000 00	1,500,000 00	1,550,000 00	1,550,000 00	1,550,000 00	650,000 00	450,000 00	450,000 00	250,000 00

(12)

Dressé par l'inspecteur-général et joint à son rapport de ce jour.

Bruxelles, le 20 mars 1840.

C. TEICHMANN.

TABLEAU des sommes nécessaires pour compléter le système des chemins de fer, décrété par les lois des 1^{er} mai 1834 et 26 mai 1837.

LIGNE DE GAND VERS LILLE ET TOURNAY. (Sections en construction de Courtray à la frontière et à Tournay.)

DÉSIGNATION.	DÉPENSES RESTANT A COUVRIR AU 1 ^{er} JANVIER 1840.	RÉPARTITION PAR EXERCICE DES DÉPENSES RESTANT A EFFECTUER.											
		EN 1840.				EN 1841.				EN 1842.			
		1 ^{er} TRIMESTRE.	2 ^e TRIMESTRE.	3 ^e TRIMESTRE.	4 ^e TRIMESTRE.	1 ^{er} TRIMESTRE.	2 ^e TRIMESTRE.	3 ^e TRIMESTRE.	4 ^e TRIMESTRE.	1 ^{er} TRIMESTRE.	2 ^e TRIMESTRE.	3 ^e TRIMESTRE.	4 ^e TRIMESTRE.
Chemins de fer proprement dits.....	6,746,000 00	196,419 54	1,497,570 37	1,565,400 00	736,973 12	391,400 00	586,400 00	849,700 00	383,200 00	305,954 22	131,405 12	57,000 00	44,577 63
Stations.....	617,000 00	.	.	.	.	.	235,000 00	169,000 00	100,300 00	.	75,400 00	31,300 00	6,000 00
TOTAUX.....fr.	7,363,000 00	196,419 54	1,497,570 37	1,565,400 00	736,973 12	391,400 00	821,400 00	1,018,700 00	483,500 00	305,954 22	206,805 12	88,300 00	50,577 63

Dressé par l'inspecteur-général soussigné et joint à son rapport de ce jour, n° 632.

Bruxelles, le 20 mars 1840.

C. TEICHMANN.

N° 8.

TABLEAU des sommes nécessaires pour compléter le système des chemins de fer, décrété par les lois des 1^{er} mai 1834 et 26 mai 1837.

LIGNE DE BRUXELLES A LA FRONTIÈRE, VERS VALENCIENNES.

DÉSIGNATION.	DÉPENSES RESTANT A COUVRIR AU 1 ^{er} JANVIER 1840.	RÉPARTITION PAR EXERCICE DES DÉPENSES RESTANT A EFFECTUER.											
		EN 1840.				EN 1841.				EN 1842.			
		1 ^{er}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	1 ^{er}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	1 ^{er}	2 ^e	3 ^e	4 ^e
		TRIMESTRE.	TRIMESTRE.	TRIMESTRE.	TRIMESTRE.	TRIMESTRE.	TRIMESTRE.	TRIMESTRE.	TRIMESTRE.	TRIMESTRE.	TRIMESTRE.	TRIMESTRE.	TRIMESTRE.
Chemins de fer proprement dits.....	9,244,000 00	383,329 20	1,316,901 81	1,472,048 57	1,214,720 42	1,212,000 00	1,212,000 00	1,212,000 00	1,221,000 00	.	.	.	.
Stations.....	1,859,000 00	50,000 00	369,376 90	77,500 00	77,623 10	112,250 00	112,250 00	370,000 00	340,000 00	280,000 00	70,000 00	.	.
TOTAUX.....fr.	11,103,000 00	433,329 20	1,686,278 71	1,549,548 57	1,292,343 52	1,324,250 00	1,324,250 00	1,582,000 00	1,561,000 00	280,000 00	70,000 00	.	.

(14)

Dressé par l'inspecteur-général et joint à son rapport de ce jour, n° 632.

Bruxelles, le 20 mars 1840.

C. TEICHMANN.

TABEAU des sommes nécessaires pour compléter le système des chemins de fer, décrété par les lois des 1^{er} mai 1834 et 26 mai 1837.

LIGNE DE BRAINE-LE-COMTE A NAMUR, PAR CHARLEROY.

DÉSIGNATION.	DÉPENSES RESTANT A COUVRIR AU 1 ^{er} JANVIER 1840.	RÉPARTITION PAR EXERCICE DES DÉPENSES RESTANT A EFFECTUER.											
		EN 1840.				EN 1841.				EN 1842.			
		1 ^{er} TRIMESTRE.	2 ^e TRIMESTRE.	3 ^e TRIMESTRE.	4 ^e TRIMESTRE.	1 ^{er} TRIMESTRE.	2 ^e TRIMESTRE.	3 ^e TRIMESTRE.	4 ^e TRIMESTRE.	1 ^{er} TRIMESTRE.	2 ^e TRIMESTRE.	3 ^e TRIMESTRE.	4 ^e TRIMESTRE.
Chemins de fer proprement dits.....	11,843,000 00	421,153 32	911,203 92	1,801,195 79	1,411,468 68	1,115,337 69	1,011,187 17	855,339 32	896,966 44	922,967 36	1,029,703 54	908,233 39	558,244 38
Stations.....	790,000 00	"	"	"	"	120,000 00	120,000 00	170,000 00	170,000 00	55,000 00	95,000 00	40,000 00	20,000 00
TOTAUX.....fr.	12,633,000 00	421,153 32	911,203 92	1,801,195 79	1,411,468 68	1,235,337 69	1,131,187 17	1,025,538 32	1,066,966 44	977,967 36	1,124,703 54	948,233 39	578,244 38

Dressé par l'ingénieur-général soussigné et joint à son rapport de ce jour, n° 632.

Bruxelles, le 20 mars 1840.

C. TEICHMANN.

TABLEAU des sommes nécessaires pour compléter le système des chemins de fer, décrété par les lois des 1^{er} mai 1834 et 26 mai 1837.

LIGNE DE RACCORDEMENT ENTRE LES STATIONS DES BOGARDS ET DE L'ALLÉE-VERTE.

DÉSIGNATION.	DÉPENSES RESTANT A COUVRIR AU 1 ^{er} JANVIER 1840.	RÉPARTITION PAR EXERCICE DES DÉPENSES RESTANT A EFFECTUER.											
		EN 1840.				EN 1841.				EN 1842.			
		1 ^{er} TRIMESTRE.	2 ^e TRIMESTRE.	3 ^e TRIMESTRE.	4 ^e TRIMESTRE.	1 ^{er} TRIMESTRE.	2 ^e TRIMESTRE.	3 ^e TRIMESTRE.	4 ^e TRIMESTRE.	1 ^{er} TRIMESTRE.	2 ^e TRIMESTRE.	3 ^e TRIMESTRE.	4 ^e TRIMESTRE.
		Chemin de fer de raccor- dement, par le boule- vard.....fr.	450,000 00	.	100,000 00	100,000 00	100,000 00	75,000 00	75,000 00

(16)

Dressé par l'inspecteur-général soussigné et joint à son rapport de ce jour, n° 632.

Bruxelles, le 20 mars 1840.

C. TEICHMANN.

TABLEAU des sommes nécessaires pour compléter le système des chemins de fer, décrété par les lois des 1^{er} mai 1834 et 26 mai 1837.

SOMMES DÉJÀ ENGAGÉES POUR LES STATIONS DES CHEMINS DE FER EN EXPLOITATION.

DÉSIGNATION.	DÉPENSES RESTANT A COUVRIR AU 1 ^{er} JANVIER 1840.	RÉPARTITION PAR EXERCICE DES DEPENSES RESTANT A EFFECTUER.											
		EN 1840.				EN 1841.				EN 1842.			
		1 ^{er} TRIMESTRE.	2 ^o TRIMESTRE.	3 ^e TRIMESTRE.	4 ^o TRIMESTRE.	1 ^{er} TRIMESTRE.	2 ^o TRIMESTRE.	3 ^e TRIMESTRE.	4 ^e TRIMESTRE.	1 ^{er} TRIMESTRE.	2 ^o TRIMESTRE.	3 ^e TRIMESTRE.	4 ^o TRIMESTRE.
Sommes engagées pour travaux exécutés ou en exécution depuis le 30 septembre 1839, jusqu'à ce jour.....fr.	320,000 00	.	80,000 00	80,000 00	80,000 00	80,000 00	.	.	.	.	.	.	.

(17)

Dressé par l'inspecteur-général soussigné et joint à son rapport de ce jour, n° 632.

Bruxelles, le 20 mars 1840.

G. TEICHMANN.

N° 12.

TABLEAU des sommes nécessaires pour compléter le système des chemins de fer, décrété par les lois des 1^{er} mai 1834 et 26 mai 1837.

MATÉRIEL NÉCESSAIRE A L'EXPLOITATION DES LIGNES DÉCRÉTÉES.

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DU MATÉRIEL.	MATÉRIEL				A SOLDER	A SOLDER	DÉPENSES	TOTAL.
		NÉCESSAIRE POUR LES LIGNES DÉCRÉTÉES.	EXISTANT AU 1 ^{er} SEPT. 1839.	EN COMMANDE AU 1 ^{er} SEPT. 1839.	RESTANT A FOURNIR.	SUR 1839.	SUR 1840.	POUR EXPLOITATION DES LIGNES DÉCRÉTÉES.	
1	Locomotives, tenders et pièces de rechanges, compris à fr. 50,000.....	130	81	42	7	500,000	1,600,000	400,000	2,500,000
2	Diligences.....	100	86	8	6	2,000	120,000	160,000	282,000
3	Chars à bancs et waggons couverts.....	375	204	171	•	•	290,000	50,000	340,000
4	Waggons découverts.....	150	92	30	26	•	40,000	70,000	110,000
5	Waggons à bagages.....	115	43	4	68	8,000	50,000	210,000	268,000
6	Waggons à marchandises, détail, etc.....	1,000	294	250	456	750,000	1,040,000	526,000	3,316,000
7	Outillage pour les nouvelles lignes à exploiter et pour le complément des lignes exploitées.....	•	•	•	•	25,000	25,000	40,000	90,000
	Total.....fr.	•	•	•	•	1,285,000	3,165,000	1,456,000	5,906,000

Dressé par l'inspecteur-général soussigné et joint à son rapport de ce jour, n° 632.

Bruxelles, le 20 mars 1840.

C. TEICHMANN.

(18)

RÉCAPITULATION des sommes nécessaires pour compléter le système des chemins de fer, décrété par les lois des 1^{er} mai 1834 et 26 mai 1837.

DÉSIGNATION.	DÉPENSES RESTANT A COUVRIR AU 1 ^{er} JANVIER 1840.	RÉPARTITION PAR EXERCICE DES DÉPENSES RESTANT A EFFECTUER.											
		EN 1840.				EN 1841.				EN 1842.			
		1 ^{er}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	1 ^{er}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	1 ^{er}	2 ^e	3 ^e	4 ^e
		TRIMESTRE.	TRIMESTRE.	TRIMESTRE.	TRIMESTRE.	TRIMESTRE.	TRIMESTRE.	TRIMESTRE.	TRIMESTRE.	TRIMESTRE.	TRIMESTRE.	TRIMESTRE.	TRIMESTRE.
LIGNES EN EXPLOITATION.													
Bruxelles à Anvers.....	3,401,000	"	542,181 42	583,181 49	580,181 42	341,357 15	441,357 15	491,357 15	321,384 22	100,000 00	"	"	"
Malines à Ostende.....	2,936,000	42,834 04	850,170 22	859,954 19	741,912 38	94,000 00	128,000 00	131,000 00	82,000 00	"	6,129 17	"	"
Land vers Lille et Tournay. (Sect. de Gand à Courtray.)	1,343,000	406,629 05	419,744 64	293,050 00	153,000 00	38,076 31	32,500 00	"	"	"	"	"	"
Malines à Ans.....	5,578,000	"	1,444,402 07	1,425,252 82	1,433,252 86	324,344 73	324,344 75	324,344 76	302,058 01	"	"	"	"
Embranchement de Landen à St-Trond.....	247,000	"	247,000 00	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
LIGNES EN CONSTRUCTION.													
Ans à la frontière de Prusse.	14,760,000	600,000 00	1,650,000 00	2,500,000 00	2,060,000 00	1,500,000 00	1,550,000 00	1,550,000 00	1,550,000 00	650,000 00	450,000 00	450,000 00	250,000 00
Land vers Lille et Tournay. (Section de Courtray à la frontière et à Tournay.)	7,363,000	196,419 54	1,497,570 37	1,565,400 00	736,973 12	391,400 00	821,400 00	1,018,700 00	483,500 00	305,954 22	206,805 12	88,300 00	50,577 63
Bruxelles à la frontière vers Valenciennes.....	11,103,000	433,329 20	1,686,278 71	1,549,548 57	1,292,343 52	1,324,250 00	1,324,250 00	1,552,000 00	1,561,000 00	280,000 00	70,000 00	"	"
Braine-le-Comte à Namur, par Charleroy.....	12,633,000	421,153 32	911,203 92	1,801,195 79	1,411,468 68	1,235,337 69	1,131,187 17	1,025,338 32	1,066,966 44	977,967 36	1,124,703 54	943,233 39	578,244 38
L'accordement entre les sta- tions des Bogards et de l'Allée-Verte.....	450,000	"	100,000 00	100,000 00	100,000 00	75,000 00	75,000 00	"	"	"	"	"	"
TOTAUX.....	59,814,000	2,100,365 15	9,348,251 35	10,677,582 86	8,509,131 98	5,323,765 88	5,828,039 07	6,122,740 23	5,366,908 67	2,313,921 58	1,857,637 83	1,486,533 39	878,222 01
Sommes déjà engagées pour les stations des chemins de fer en exploitation .	320,000												
Matériel pour les stations..	5,906,000												
TOTAL GÉNÉRAL... fr.	66,040,000												

Dressé par l'inspecteur-général soussigné et joint à son rapport de ce jour, n° 632.

Bruxelles, le 20 mars 1840.

C. TEICHMANN.

N° 14.

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE *des sommes nécessaires pour compléter le système des chemins de fer, décrété par les lois des 1^{er} mai 1834 et 26 mai 1837.*

Lignes proprement dites	50,921,000
Stations	8,893,000
Id. Sommes déjà engagées pour celles en exploitation.	320,000
Matériel pour l'exploitation	5,906,000
	<hr/>
TOTAL GÉNÉRAL	66,040,000
	<hr/> <hr/>

Dressé par l'inspecteur-général soussigné et joint à son rapport de ce jour, n° 632.
 Bruxelles, le 20 mars 1840.

C. TEICHMANN.

N° 15.

RÉCAPITULATION *par lignes et par stations, des sommes nécessaires pour compléter le système des chemins de fer, décrété par les lois des 1^{er} mai 1834 et 26 mai 1837.*

INDICATION DES LIGNES ET STATIONS.	COUT		TOTAL.
	DES LIGNES.	DES STATIONS.	
EN EXPLOITATION.			
Bruxelles à Anvers	1,163,000	2,238,000	3,401,000
Malines à Ostende.	1,835,000	1,051,000	2,936,000
Gand à Courtray	895,000	448,000	1,343,000
Malines à Ans	4,810,000	768,000	5,578,000
Landen à Saint-Trond	125,000	122,000	247,000
	8,878,000	4,627,000	13,505,000
EN CONSTRUCTION.			
Ans à la frontière	13,760,000	1,000,000	14,760,000
Courtray vers Lille et Tournay	6,746,000	617,000	7,363,000
Bruxelles à Quiévrain	9,244,000	1,859,000	11,103,000
Braine-le-Comte à Namur	11,843,000	970,000	12,813,000
Raccordement des stations du Midi et du Nord.	450,000	"	450,000
	42,043,000	4,266,000	46,309,000
	50,921,000	8,393,000	59,814,000
Sommes engagées pour stations		320,000	320,000
Total		9,213,000	
Matériel			5,906,000
TOTAL GÉNÉRAL			66,040,000

ANNEXE D.

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE *des détails estimatifs des travaux de construction à exécuter aux sections livrées à l'exploitation, mis en adjudication pour le 10 juin prochain.*

1 ^{er} lot. Ligne du Nord	fr. 41,000
2 ^e id. Id. de l'Ouest	47,000
3 ^e id. Id. de l'Est.	120,500
4 ^e id. Station de Bruxelles.	63,000
5 ^e id. Id. de Malines	221,000
6 ^e id. Id. de Malines, grand égout	75,000
7 ^e id. Id. de Malines, 2,000 mètr. de clôture, etc.	52,000
8 ^e id. Id. d'Anvers	21,000
9 ^e id. Id. de Louvain	165,300
10 ^e id. Id. de Tirlemont	107,600
11 ^e id. Id. de Landen	62,000
12 ^e id. Id. de Waremmes	89,000
13 ^e id. Id. d'Ans.	39,000
14 ^e id. Id. de Termonde	75,000
15 ^e id. Id. de Wetteren	51,000
16 ^e id. Id. de Gand	43,100
17 ^e id. Id. de Bruges	137,000
18 ^e id. Id. d'Ostende	163,000
TOTAL GÉNÉRAL.	fr. 1,572,500

Dressé et proposé par le directeur des chemins de fer en exploitation.

Bruxelles, le 14 janvier 1840.

MASUI.

Vu et approuvé :

Bruxelles, le 6 mai 1840.

Le ministre des travaux publics,

CH. ROGIER.

ANNEXE E.

Note transmise à la section centrale par M. le ministre des finances, pour être publiée à la suite du rapport.

La somme de fr. 4,898,060-01, formant le montant des créances arriérées, comprend :

Celle de fr. 4,037,482-03, renseignée dans le compte présenté par l'honorable M. Desmazières à la Chambre des Représentants, dans sa séance du 12 novembre 1839. Cet arriéré fait partie de l'insuffisance de fr. 16,137,920-29, accusée par mon honorable prédécesseur, et a été couvert par les 18 millions de bons du trésor, émis en vertu de la loi du 29 décembre 1839.

Ce chiffre de 4,037,482-03 n'ayant donné lieu à aucune observation ni de la part de la section centrale, chargée d'examiner les lois de finances de 1840, ni de la part de la Chambre, je l'ai reproduit dans mon exposé des motifs, en y ajoutant quelques autres dépenses de même nature, découvertes par suite de nouvelles recherches, ou provenant de l'exercice 1837, qui n'était pas encore clos à l'époque où a été formé le rapport de mon honorable prédécesseur.

L'intention du gouvernement étant de présenter, sous peu de jours, à la Chambre, un compte détaillé des dépenses arriérées, je m'occupe personnellement d'en recueillir et d'en examiner les éléments ; ce travail n'étant pas encore terminé, je ne puis le communiquer à la section centrale. Quelques explications toutefois pourront la mettre à même d'apprécier les principaux articles de ces créances.

L'exposé des motifs d'un projet de loi présenté à la Chambre des Représentants, dans sa séance du 17 février 1838, donne les plus longs développements sur des dépenses restant à liquider sur les exercices 1830, 1831 et 1832, et s'élevant, d'après cet exposé, à fr. 2,467,224-56 ; depuis lors, il a été accordé, en divers crédits, sur cette somme celle de fr. 64,272-23, de sorte qu'elle se trouve réduite à fr. 2,402,952-33.

Il reste aussi à liquider une partie des créances arriérées du département de la guerre qui ont figuré dans les demandes de crédits présentées à la législature par le département des finances, le 16 avril 1836 ; cet article fait en ce moment l'objet d'une correspondance avec M. le ministre de la guerre.

Enfin le caissier de l'État figure seul dans les dépenses arriérées pour une somme de fr. 1,497,397-54, formant le montant de ses remises. Les crédits alloués pour cet objet, par la législature, pour les exercices 1832 à 1837, s'élèvent à une somme à peu près égale ; mais la cour des comptes n'a pas admis les pièces de dépenses justifiant les paiements successifs faits au caissier-général.

Chambre des Représentants.

SESSION DE 1839 — 1840.

ANNEXES AU N° 161. — DEUXIEME PARTIE.

Les tableaux que nous publions sont ceux remis à la section centrale par le ministère des travaux publics dans le but de fixer, d'une manière exacte, la dépense présumée nécessaire à l'exécution des lois sur les chemins de fer. (*Voir les tableaux H et K des Annexes.*)

Il résulte de ces nouveaux documents que, pour parfaire, il faudrait :

1° Crédit nouveau des travaux à effectuer, ci. . . .	57,666,551 65
2° Pour remboursement de la part des 12 millions bons du trésor incombant au chemin de fer, savoir : Somme mandatée . . . 2,071,611 26	} 11,806,643 62
Somme disponible . . . 9,735,032 36	
Ensemble fr.	69,473,195 27
au lieu de (environ).	66,040,000 00

ANNEXE F.

TABLEAU RÉCAPITULATIF *du coût total d'établissement des lignes des chemins de fer livrées à l'exploitation, au 1^{er} janvier 1840, ainsi que des dépenses soldées et de celles restant à couvrir, à la même date, pour le parachèvement des dites lignes.*

SECTIONS PROPREMENT DITES EN EXPLOITATION.

DÉSIGNATION		COUT TOTAL D'ÉTABLISSEMENT.				DÉPENSES.			
		Proposé par les ingénieurs.		Réduit par le cons ^t des ponts et chaussées et admis p ^r le ministre.		Soldées au 31 décembre 1839.		Restant à couvrir au 31 décembre 1839.	
DES LIGNES.	DES SECTIONS.	n ^o SECTION.	PAR LIGNE.	1 ^{re} SECTION.	PAR LIGNE.	1 ^{re} SECTION.	PAR LIGNE.	1 ^{re} SECTION.	PAR LIGNE.
<i>De Bruxelles à Anvers..</i>	Malines à Bruxelles.....	2,917,854	6,744,453	2,917,854	6,744,453	2,720,643	6,438,338	197,211	306,115
	Malines à Anvers.....	3,826,599		3,826,599		3,717,695		108,904	
<i>De Malines à Ostende...</i>	Malines à Termonde....	3,323,422	15,833,756	3,323,422	15,833,756	2,390,055	13,241,561	933,367	2,592,195
	Termonde à Gand.....	4,817,575		4,817,575		3,744,248		1,073,327	
	Gand à Bruges	4,846,320		4,846,320		4,583,235		263,085	
	Bruges à Ostende.....	2,549,428		2,549,428		2,524,023		322,416	
	Branche intérieure d'Ostende.....	297,011		297,011					
	Malines à Louvain.....	4,728,213		4,728,213		3,249,964		1,478,249	
<i>De Malines à Ans.....</i>	Louvain à Tirlemont....	4,679,531	17,786,473	4,679,531	17,786,473	3,566,934	12,627,857	1,112,597	5,158,616
	Tirlemont à Waremme..	4,996,343		4,996,343		3,474,753		1,521,590	
	Waremme à Ans.....	3,382,386		3,382,386		2,336,206		1,046,180	
	Gand à Deynze	1,328,313		1,328,313		1,038,327		289,986	
<i>Gand à Courtray.....</i>	Deynze à Courtray.....	3,244,784	4,573,097	2,944,784	4,273,097	2,201,072	3,239,399	743,712	1,033,698
<i>Embranchem^t du Limbourg</i>	Landen à St-Trond.....	1,208,418	1,208,418	1,208,418	1,208,418	984,318	984,318	224,100	224,100
			46,146,197		45,846,197		36,531,473		9,314,724
	Rails et accessoires pour double voie et évitement compris dans les évaluations partielles du coût total, à ajouter aux dépenses soldées et à déduire par suite du restant à couvrir.....						+ 198,161		- 198,161
							36,729,634		9,116,563
	Personnel, frais de bureau et conduite des travaux soldés avant le 1 ^{er} janvier 1840. (Voir le tableau, Annexe J).....		1,120,096		1,120,096		1,120,096		
	Totaux.....fr.		47,266,293		46,966,293		37,849,730		9,116,563

BATIMENTS ET DÉPENDANCES DES STATIONS EN EXPLOITATION.

DÉSIGNATION		COUT TOTAL D'ÉTABLISSEMENT.				DÉPENSES.																																			
		Proposé par les ingénieurs.		Réduit par le cons ^t des ponts et chaussées et admis p ^r le ministre.		Soldées au 31 décembre 1839.		Restant à couvrir au 31 décembre 1839.																																	
		DES LIGNES.	DES STATIONS.	P ^r STATION.	PAR LIGNE.	P ^r STATION.	PAR LIGNE.	P ^r STATION.	PAR LIGNE.																																
<i>Bruxelles à Anvers...</i>	Bruxelles....	600,537	2,737,264	600,537	2,677,264	346,537	1,369,264	220,000	1,308,000																																
	Vilvorde....	1,740,538		1,680,538		830,538		34,000																																	
	Malines....									396,189	396,189	192,189	34,000																												
	Duffel....													170,000																											
	Gentich....																																								
Vieux-Dieu..	Anvers....																																								
<i>Malines à Ostende....</i>	Capellen....	232,078	1,621,249	232,078	1,588,249	48,828	515,249	11,125	1,073,000																																
	Malderen....							555,867		537,867	196,617	11,125																													
	Termonde...												472,716	457,716	204,466	161,000																									
	Audeghem...																360,588	360,588	65,338	11,125																					
	Wetteren....																				234,896	234,896	43,731	180,000																	
	Melle.....																								246,946	246,946	55,781	11,165													
	Gand.....																												142,330	117,330	1,015,448	19,620	300,243								
	Landeghem..																																	150,784	150,784	30,784	120,000				
	Aeltre.....																																					265,492	265,492	150,327	11,165
	Bloemendael.																																								
Bruges.....	180,000	11,125	11,125	180,000	11,165																																				
Jabbekke....	11,125	11,125	11,125	180,000	11,165																																				
Plasschendael	11,125	11,125	11,125	75,380	11,165																																				
Ostende.....	273,000	104,000	104,000	104,000	104,000																																				
<i>Malin. à Ans.</i>	Haeght.....	234,896	1,040,448	234,896	1,015,448	43,731	300,243	11,165	715,205																																
	Wespelaer...							246,946		246,946	55,781	180,000																													
	Louvain....												142,330	117,330	1,015,448	19,620	300,243																								
	Vertryck....																	150,784	150,784	30,784	120,000																				
	Tirlemont...																					265,492	265,492	150,327	11,165																
	Laer.....																									104,000															
	Landen.....																										104,000														
Gingelom....	75,380	11,165	11,165	75,380	11,165																																				
Waremmme...	120,000	11,165	11,165	120,000	11,165																																				
Fexhe.....	11,165	11,165	11,165	11,165	11,165																																				
Ans.....	104,000	104,000	104,000	104,000	104,000																																				
<i>Gand à Courtray.....</i>	Deynze.....	68,000	448,000	68,000	448,000	"	"	68,000	448,000																																
	Waereghem..	42,000		42,000		"		42,000																																	
	Harleboke...	41,000		41,000		"		41,000																																	
	Courtray....	297,000		297,000		"		297,000																																	
<i>Embranchement du Limbourg.</i>	Landen.....	170,577	170,577	150,577	150,577	7,442	7,442	143,135	143,135																																
	Velm.....																																								
Sommes engagées pour travaux exécutés ou en exécution.....			320,000	"	320,000	"	"	"	320,000																																
			6,337,538		6,199,538		2,192,198		4,007,340																																
Personnel, frais de bureau et conduite des travaux.....			67,000	"	67,000	"	67,000	"	"																																
			6,404,538		6,266,538		2,259,198		4,007,340																																

ANNEXE F.

TABLEAU RÉCAPITULATIF *du coût total d'établissement des lignes des chemins de fer livrées à l'exploitation, au 1^{er} janvier 1840, ainsi que des dépenses soldées et de celles restant à couvrir, à la même date, pour le parachèvement des dites lignes.*

SECTIONS PROPREMENT DITES EN EXPLOITATION.

DÉSIGNATION		COUT TOTAL D'ÉTABLISSEMENT.				DÉPENSES.			
		Proposé par les ingénieurs.		Réduit par le cons ^l des ponts et chaussées et admis p ^r le ministre.		Soldées au 31 décembre 1839.		Restant à couvrir au 31 décembre 1839.	
D ^S LIGNES.	D ^S SECTIONS.	P ^r SECTION.	PAR LIGNE.	P ^r SECTION.	PAR LIGNE.	P ^r SECTION.	PAR LIGNE.	P ^r SECTION.	PAR LIGNE.
<i>De Bruxelles à Anvers...</i>	Malines à Bruxelles.....	2,917,854	6,744,453	2,917,854	6,744,453	2,720,643	6,438,338	197,211	306,115
	Malines à Anvers.....	3,826,599		3,826,599		3,717,695		108,904	
	Malines à Termonde....	3,323,422		3,323,422		2,390,055		933,367	
<i>De Malines à Ostende...</i>	Termonde à Gand.....	4,817,575	15,833,756	4,817,575	15,833,756	3,744,248	13,241,561	1,073,327	2,592,195
	Gand à Bruges	4,846,320		4,846,320		4,583,235		263,085	
	Bruges à Ostende.....	2,549,428		2,549,428		2,524,023		322,416	
	Branche intérieure d'Ostende.....	297,011		297,011					
	Malines à Louvain.....	4,728,213		4,728,213						3,249,964	1,478,249
<i>De Malines à Ans.....</i>	Louvain à Tirlemont....	4,679,531	17,786,473	4,679,531	17,786,473	3,566,934	12,627,857	1,112,597	5,158,616
	Tirlemont à Waremmes	4,996,343		4,996,343		3,474,753		1,521,590	
	Waremmes à Ans.....	3,382,386		3,382,386		2,336,206		1,046,180	
<i>Gand à Courtray.....</i>	Gand à Deynze	1,328,313	4,573,097	1,328,313	4,273,097	1,038,327	3,239,399	289,986	1,033,698
	Deynze à Courtray.....	3,244,784		2,944,784		2,201,072		743,712	
<i>Embranchement du Limbourg</i>	Landen à St-Trond.....	1,208,418	1,208,418	1,208,418	1,208,418	984,318	984,318	224,100	224,100
		46,146,197		45,846,197		36,531,473		9,314,724	
Rails et accessoires pour double voie et évitement compris dans les évaluations partielles du coût total, à ajouter aux dépenses soldées et à déduire par suite du restant à couvrir.....		.		.		+ 198,161		- 198,161	
						36,729,634		9,116,563	
Personnel, frais de bureau et conduite des travaux soldés avant le 1 ^{er} janvier 1840. (Voir le tableau, Annexe I).....		1,120,096		1,120,096		1,120,096		.	
Totaux.....fr.		47,266,293		46,966,293		37,849,730		9,116,563	

BATIMENTS ET DÉPENDANCES DES STATIONS EN EXPLOITATION.

DÉSIGNATION		COUT TOTAL D'ÉTABLISSEMENT.				DÉPENSES.				
		Proposé par les ingénieurs.		Réduit par le cons ¹ des ponts et chaussées et admis p ^r le ministre.		Soldées au 31 décembre 1839.		Restant à couvrir au 31 décembre 1839.		
DES LIGNES.	DES STATIONS.	N ^o STATION.	PAR LIGNE.	N ^o STATION.	PAR LIGNE.	N ^o STATION.	PAR LIGNE.	N ^o STATION.	PAR LIGNE.	
<i>Bruxelles à Anvers...</i>	Bruxelles....	600,537	2,737,264	600,537	2,677,264	346,537	1,369,264	220,000	1,308,000	
	Vilvoorde....									34,000
	Malines.....	1,740,538		1,680,538		830,538		830,000		
	Duffel.....									
	Contich.....	396,189		396,189		192,189		34,000		
	Vieux-Dieu..							170,000		
<i>Malines à Ostende....</i>	Capellen....	232,078	1,621,249	232,078	1,588,249	48,828	515,249	11,125	1,073,000	
	Malderen....									11,125
	Tormonde...									161,000
	Audeghem...									11,125
	Wetteren...			555,867		537,867		196,617		57,000
	Melle.....									11,125
	Gand.....									262,000
	Landeghem..									11,125
	Aelbre.....			472,716		457,716		204,466		51,000
	Bloemendael.									11,125
Bruges.....				180,000						
Jabbeko....				11,125						
Plasschendael	360,588	360,588	65,338	11,125						
Ostende.....				273,000						
<i>Malin. à Ans.</i>	Haeght.....	234,896	1,040,448	234,896	1,015,448	43,731	300,243	11,165	715,205	
	Wespelaer...									180,000
	Louvain....									11,165
	Vertryck....			246,946		246,946		55,781		180,000
	Tarlemont...									11,165
	Laer.....			142,330		117,330		19,620		75,380
	Landen.....									11,165
	Gingelom....			150,784		150,784		30,784		120,000
Waremmes...				11,165						
Fexhe.....	265,492	265,492	150,327	104,000						
Ans.....										
<i>Gand à Courtray.....</i>	Deynze.....	68,000	448,000	68,000	448,000	"	"	68,000	448,000	
	Waereghem..	42,000		42,000		"		42,000		
	Harlebeke...	41,000		41,000		"		41,000		
	Courtray....	297,000		297,000		"		297,000		
<i>Embranchement du Limbourg.</i>	Lauden.....	170,577	170,577	150,577	150,577	7,442	7,442	143,135	143,135	
	Velm.....									
	(St-Trond....)									
Sommes engagées pour travaux exécutés ou en exécution.....			320,000	"	320,000	"	"	"	320,000	
			6,337,538	"	6,199,538	"	2,192,198	"	4,007,340	
Personnel, frais de bureau et conduite des travaux.....			67,000	"	67,000	"	67,000	"	"	
			6,404,538	"	6,266,538	"	2,259,198	"	4,007,340	

ANNEXE G.

TABLEAU RÉCAPITULATIF *du coût total des lignes du chemin de fer en cours d'exécution et en projet, ainsi que des dépenses soldées et celles restant à couvrir, au 1^{er} janvier 1840, pour amener ces lignes à l'état d'exploitation.*

SECTIONS PROPRESMENT DITES EN COURS D'EXÉCUTION OU EN PROJET.

DÉSIGNATION		COUT TOTAL D'ÉTABLISSEMENT.				DÉPENSES.				
		Proposé par les ingénieurs.		Réduit par le cons ^l des ponts et chaussées et admis p ^r le ministre.		Soldées au 31 décembre 1839.		Restant à couvrir au 31 décembre 1839.		
DES LIGNES.	DES SECTIONS.	P ^r SECTION.	PAR LIGNE.	P ^r SECTION.	PAR LIGNE.	P ^r SECTION.	PAR LIGNE.	P ^r SECTION.	PAR LIGNE.	
Ans à la frontière de Prusse	Ans à la Meuse	4,500,000	19,440,000	4,500,000	18,200,000	1,835,302	3,138,726	2,644,698	15,061,274	
	Pont du Val-Benoit . . .	1,200,000								
	La Meuse à Pepinster . .	7,000,000								
	Pepinster à la frontière	5,500,000								
	Parachèvements ultérieurs des 4 sections	1,240,000								
Bruxelles à Quiévrain	Bruxelles à Forest . . .	1,734,325	13,518,603	1,734,325	13,019,603	3,549,480	3,578,003	401,845	9,441,600	
	Forest à Tubise	2,217,000								
	Tubise à Soignies	4,281,288								
	Soignies à Mons	3,045,990								
	Mons à Quiévrain	2,240,000								
Namur à Braine-le-Comte	Namur à Mornimont . . .	2,250,653	12,303,709	2,250,653	12,003,709	146,084	146,084	2,104,569	11,857,625	
	De Mornimont à la limite du Hainaut . .	2,027,594								
	De la limite du Hainaut à Châtelineau	1,239,731								
	De Châtelineau à la Sambre	1,285,731								
	De Braine à Charleroy . .	5,500,000								
Courtray à la frontière de France	Courtray à Mouscron . .	2,609,821	3,340,333	2,446,321	3,076,833	219,237	219,237	6,606,422	6,606,422	
	Mouscron à la frontière	730,512								
Embranchement de Tournay	Mouscron à Templeuve	2,268,000	3,748,826	2,268,000	3,748,826					
	Templeuve à Tournay	1,480,826								
Embranchement de la station du Nord vers Non-Plaisir		840,000	840,000	840,000	840,000	113,896	113,896		726,104	
Raccordement de la station du Nord à celle du Midi		450,000	450,000	450,000	450,000				450,000	
			53,641,471		51,338,971		7,195,946		44,143,025	
Personnel, frais de bureau et conduite des travaux soldés avant le 1 ^{er} janvier 1840		199,078		199,078		199,078				
Totaux fr.		53,840,549		51,538,049		7,395,024		44,143,025		

(a) La différence entre la somme proposée par l'ingénieur et celle adoptée par le ministre résulte du rabais obtenu à l'adjudication du 1^{er} avril 1840, d'une partie des travaux.

BATIMENTS ET DÉPENDANCES DES STATIONS EN COURS D'EXÉCUTION OU EN PROJET.

DÉSIGNATION		COUT TOTAL D'ÉTABLISSMENT.				DÉPENSES.			
		Proposé par les ingénieurs.		Réduit par le cons ^l des ponts et chaussées et admis p ^r le ministre.		Soldées au 31 décembre 1839.		Restant à couvrir au 31 décembre 1839.	
PAR LIGNE.	DES STATIONS.	n ^o STATION.	PAR LIGNE.	n ^o STATION.	PAR LIGNE.	n ^o STATION.	PAR LIGNE.	n ^o STATION.	PAR LIGNE.
	Nouvelle station du Nord à Bruxelles.....	900,000	900,000	500,000	500,000	"	"	500,000	500,000
	Embranchement de la station dans Anvers..	630,000	630,000	430,000	430,000	"	"	430,000	430,000
<i>Ans à la Meuse et de la Meuse à la fron- tière de Prusse...</i>	Ans (nouveau).....	40,000		40,000		"		40,000	
	Stc-Marguerite.....	50,000		50,000		"		50,000	
	Lège.....	410,000		410,000		"		410,000	
	Chenée.....	50,000		50,000		"		50,000	
	Chaufontaine.....	50,000	1,000,000	50,000	1,000,000	"		50,000	1,000,000
	Fraipont.....	10,000		10,000		"		10,000	
	Pépinster.....	40,000		40,000		"		40,000	
	Verviers.....	300,000		300,000		"		300,000	
	Dalhain.....	50,000		50,000		"		50,000	
<i>Bruxelles à Quié- vrain.....</i>	Bruxelles (Bogards).....	695,515		695,515		50,068		645,447	
	Forest.....	"		"		"		"	
	Ruysbroek.....	"		"		"		"	
	Loth.....	"		"		"		"	
	Hal.....								
	Lembeek.....	260,000		260,000		95,278		164,722	
	Tubize.....		2,494,515		2,015,515		145,346		1,870,169
	Braine-le-Comte.....	319,000		280,000		"		280,000	
	Soignies.....	320,000		190,000		"		190,000	
	Jurbise.....	370,000		280,000		"		280,000	
<i>Braine à Namur...</i>	Jemmapes.....					"			
	St-Ghislain.....	530,000		310,000		"		310,000	
	Quiévrain.....					"			
	Fayt.....	180,000		50,000		"		50,000	
	Pont-à-Celles à la hau- teur de Gosselies..	65,000		50,000		"		50,000	
	Marchiennes.....	50,000		50,000		"		50,000	
	Charleroy.....	300,000	995,000	270,000	790,000	"		270,000	790,000
Châtelain.....	50,000		50,000		"		50,000		
<i>Courtray à la fron- tière.....</i>	Tamine.....	50,000		50,000		"		50,000	
	Floreffe.....					"			
	Namur.....	300,000		270,000		"		270,000	
	Mouscron.....	210,500	249,500	210,500	249,500	"		210,500	249,500
<i>Embranchement de Tournay.....</i>	Leersnord.....	39,000		39,000		"		39,000	
	Templeuve.....	39,000	367,500	39,000	367,500	"		39,000	367,500
	Tournay.....	328,500		328,500		"		328,500	
	Personnel, frais de bureau et de conduite des travaux, avant le 1 ^{er} janvier 1840.....		6,636,515		5,352,515		145,346		5,207,169
			4,000		4,000		4,000		
	Totaux.....		6,640,515		5,356,515		149,346		5,207,169

34

ANNEXE H.

RÉCAPITULATION *des dépenses d'établissement du chemin de fer, y compris stations et matériel des transports.*

DÉSIGNATIONS GÉNÉRALES.	COUT D'ÉTABLISSEMENT			
	D'APRES LES INGÉNIEURS.		Réduit par le conseil des ponts et chaussées et admis par le ministre.	
	POUR SECTIONS ET STATIONS.	TOTAL.	POUR SECTIONS ET STATIONS.	TOTAL.
Lignes proprement dites.	{ En exploitation. 47,266,293	} 101,106,842	{ 46,966,293	} 98,504,342
	{ En construction. 52,840,549		{ 51,538,049	
Stations	{ En exploitation. 6,404,538	} 13,043,063	{ 6,266,538	} 11,623,053
	{ En construction. 6,640,515		{ 5,356,515	
Ensemble pour lignes et stations		114,151,895		110,127,395
Matériel des transports, y compris le personnel, avant le 1 ^{er} janvier 1840.		17,737,312		15,537,312
TOTAL GÉNÉRAL		131,939,207		125,664,707

DÉPENSES				Observations.
SOLDÉS		A LOUVRIER		
POUR SECTIONS ET STATIONS	TOTAL	POUR SECTIONS ET STATIONS	TOTAL	
37,849,730	45,244,754	9,116,563	53,259,588	Sommes mandatées au 31 décembre 1839
7,395,024		44,143,025		4,007,340	1° Pour les lignes proprement dites . . . fr 43,925,589 42
2,259,198	2,408,544	5,207,169	9,214,509	2° Pour stations, bâtiments et dépendances . . . 2,337,544 20
149,346		47,653,298		62,474,097	3° Pour matériel . . . . . 9,345,312 30
.	4° Personnel, frais de bureau, avant le 1 ^{er} janv 1840 1,676,175 55
.	Total mandaté fr 57,284,621 47
.	Sommes présumées nécessaires pour le parachève-
.	ment des lignes décrétées { 846,039 } 68,380,097 00
.	Coût total d'établissement fr 125,664,718 47
.	Nota Si à la somme mandatée à la date du 31 décembre 1839,
.	do fr 57,284,621 47
.	on ajoute
.	1° Les frais d'entretien et d'exploitation, pour les
.	années 1835 et 1836, ci. 599,908 40
.	2° Le restant des avances faites à l'établissement de
.	Seraing, à titre d'acomptes payés par anticipation 708,290 70
.	On aura le montant des paiements effectués sur le
.	fonds spécial, au 31 décembre 1839. (Voir An-
.	nexe I) fr 58,592,820 57
.	Restant à la disposition de la régie. 137,749 53
.	Total général imputé sur les fonds spéciaux, au 31
.	décembre 1839. fr 58,730,570 10

(a) A déduire de la somme ci contre de fr. 68,380,097 00

1° Le restant de l'avance faite à l'établissement de Seraing, à recouvrer sur le paiement à faire à cet établissement, à partir du 1^{er} janvier 1840. 708,290 70

2° Le restant des fonds mis à la disposition de la régie, ci 137,749 53

3° Le restant disponible dans les caisses du trésor, au 31 décembre 1839, sur les crédits alloués par les lois du 25 mai 1838 et 28 décembre 1839 9,867,493 65

Restant à couvrir pour le parachèvement du chemin de fer fr. 57,666,563 12

976

ANNEXE I.

TABLEAU *des dépenses mandatées pour l'établissement des sections de chemin de fer, tant celles en exploitation que celles en cours d'exécution, ainsi que pour construction des bâtiments et dépendances et pour le matériel des transports, jusqu'au 31 décembre 1839.*

INDICATION DES SECTIONS.	LONGUEURS.	DÉTAIL DES PAIEMENTS MANDATÉS AU 31 DÉCEMBRE 1839.						
		Emprises de terrains, indemnités de récoltes, frais d'acquisition et de justice.	Terrassements, Ouvrages d'art et pose du railway	FOURNITURES SPÉCIALES.		Dépenses d'inauguration.	TOTAL mandaté par section.	
				Bois.	For.			
EN EXPLOITATION.	Malines à Bruxelles.....	20,300	787,277 24	592,898 63	209,646 51	1,090,000 00	40,821 13	2,720,643 41
	Malines à Anvers.....	23,500	826,025 07	1,363,074 65	201,730 10	1,300,000 00	26,866 09	3,717,695 91
	Malines à Ternoude.....	26,700	386,273 12	964,554 32	150,786 25	888,189 13	251 00	2,390,055 82
	Termonde à Gand.....	30,500	1,482,516 59	975,576 98	199,110 52	1,066,656 00	20,388 00	3,744,248 09
	Gand à Bruges.....	44,500	1,104,903 42	1,982,381 93	281,068 40	1,210,433 42	4,448 23	4,583,235 40
	Bruges à Ostende.....	23,500	553,374 93	1,163,785 52	102,904 69	700,000 00	3,958 47	2,524,023 61
	Gand à Deynze-Petegem.....	15,350	294,641 84	300,195 30	62,575 00	380,915 00	"	1,038,327 14
	Petegem à Courtray.....	26,615	661,568 71	679,200 00	114,400 00	745,903 66	"	2,201,072 37
	Malines à Louvain.....	23,750	791,245 91	1,285,525 08	224,498 58	935,534 81	13,160 27	3,249,964 65
	Louvain à Tirlemont.....	17,750	526,550 19	2,379,001 32	109,123 16	550,000 00	2,259 75	3,566,934 42
	Tirlemont à Waremme.....	27,200	469,111 90	2,076,917 00	129,984 00	798,740 00	"	3,474,753 01
	Waremme à Ans.....	18,900	440,350 73	1,173,441 24	120,415 00	600,000 00	"	2,336,206 97
	Landen à St-Trond.....	10,802	241,868 92	427,122 69	49,285 00	266,042 00	"	984,318 72
	Rails et accessoires pour doubles voies et évitements, sans désignation d'emploi par section.....	"	"	"	"	198,161 39	"	198,161 39
	Total en exploitation....	309,367	8,563,710 57	15,365,674 66	1,955,527 21	10,730,575 63	112,152 94	36,729,641 01
EN COURS D'EXÉCUTION.	Ans à la Meuse.....	6,627	1,034,905 30	477,047 89	44,308 51	290,000 00	"	1,855,301 70
	Liège à Verviers et à la frontière, y compris le pont à Val-Benoît.....	39,193	47,905 61	484,777 93	"	750,740 98	"	1,283,424 52
	Courtray à Mouscron et à Tournay.....	35,299	3,000 00	"	34,880 00	181,357 38	"	219,237 38
	Bruxelles à Forest.....	4,810	1,412,647 86	157,860 47	36,675 00	132,580 04	"	1,739,763 37
	Forest à Tubise.....	15,455	456,650 92	622,642 96	158,534 98	571,888 50	"	1,809,717 36
	Namur à Mornimont.....	14,500	"	"	42,466 66	103,617 67	"	146,084 33
	Rectification et agrandissement de la station du Nord à Bruxelles.....	2,010	113,896 50	"	"	"	"	113,896 50
Tubise à Soignies et à Mons.....	42,526	16,108 00	9,952 70	2,462 55	"	"	28,523 25	
Total en construction....	160,420	3,085,154 19	1,752,281 95	319,327 70	2,039,184 57	"	7,195,948 41	

CONSTRUCTION DES BATIMENTS ET DÉPENDANCES.		MATÉRIEL DES TRANSPORTS.		DÉPENSES GÉNÉRALES FAITES POUR L'ENSEMBLE DU SYSTÈME DU CHEMIN DE FER.	
Station de Malines.....	830,538 55	Locomotives... 4,547,455 95		1° Personnel et frais de conduite des travaux, etc.....	1,218,762 76
» de Bruxelles et Vilvorde.....	346,537 34	Voitures..... 3,992,817 41		2° Frais de bureau, mobilier, instru- ments, etc.....	254,334 04
» de Duffel, Vieux-Dieu et Anvers	192,188 88	Plates-formes... 300,478 89			
» de Capellen, Malderen et Ter- monde.....	48,827 69	Réservoirs.... 84,001 13			
» d'Audoghem, Wetteren et Gand.	196,616 66	Objets divers... 394,436 35			
» de Landeghem, Aelre, Bloe- mendael et Bruges.....	204,466 22	Transport de ma- tériel anglais. 26,122 57			
» de Jabbeke et Ostende.....	65,337 94				
» de Haegt, Wespelaer et Louvain.	43,730 62				
» de Vertryck et Tirlemont.....	55,780 87				
» de Waremmé.....	30,784 43				
» de Fexhe et Ans.....	150,327 33				
» de Landen et St-Trond.....	27,061 24				
	<hr/>				
	2,192,197 79		9,345,312 30		1,473,096 80
	<hr/>				
Stations de Ilal et Tubise.....	95,278 10			Personnel et frais de condnité des travaux. 203,078 75	
» des Bogards.....	50,068 31				
	<hr/>				
	145,346 41				203,078 75

Les 1,473,096 fr. se divi-
sent, savoir :
Pour les lignes en ex-
ploitatⁿ a. 1,120,096
Pour les sta-
tions..... 67,000
Pour le ma-
tériel..... 286,000

1,473,096

Les 203,078 fr. se divi-
sent, savoir :
Pour les lignes en con-
struction a. 199,078
Pour les sta-
tions..... 4,000

Somme égale. 203,078

RÉCAPITULATION.

	LIGNES		TOTAL GÉNÉRAL.
	EN EXPLOITATION.	EN COURS D'EXÉCUTION.	
Établissement des sections décrétées.....	36,729,641 01	7,195,948 41	43,925,589 42
Constructions des bâtiments et dépendances.....	2,192,197 79	145,346 41	2,337,544 20
Matériel des transports.....	9,345,312 30	.	9,345,312 30
Dépenses générales, personnel, frais de conduite et bureau.....	1,473,096 80	203,078 75	1,676,175 55
Ensemble.....			57,284,621 47
A ajouter au montant général des dépenses de premier établissement, soldées sur les fonds spéciaux :			
1° 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'État.....			599,908 40
2° Avances faites pour l'établissement de Seraing, à rembourser en fournitures.....			708,290 70
Total des paiements effectués au 31 décembre 1839.....			58,592,820 57
Restant à la disposition de la régie du chemin de fer sur les crédits ouverts jusqu'à la même date.....			137,749 53
Total général imputé sur les fonds spéciaux pour la construction du chemin de fer au 31 décembre 1839.....			58,730,570 10

40

ANNEXE K.

Voies et moyens destinés à couvrir les dépenses de premier établissement.

Le résultat des différentes mesures financières, accordées par la législature, pour les routes et les chemins de fer, se résumant de la manière suivante :

	FONDS VOTÉS.	CAPITAL EFFECTIF.	EMPLOI.				OBSERVATIONS.
			ROUTES.	CHEMINS DE FER.	CANAL DE LA SAMBRE.	TOTAL.	
Loi du 1 ^{er} mai 1834 (Bons du trésor.)	10,000,000	.	.	10,000,000 00	.	10,000,000 00	<div style="display: flex; align-items: center;"> { <div> <p>La différence entre le montant des dépenses et l'emprunt net de fr. 27,364,163-74, a été affectée, au remboursement des 10 millions de bons du trésor, créés par la loi du 1^{er} mai 1834.</p> <p>Les 10 millions de bons du trésor, créés par la loi du 12 nov. 1837, ont été remboursés sur cet emprunt. A la date du 31 décembre 1839, la somme de fr. 132,461-29 restant encore disponible sur le même emprunt.</p> <p>A la date du 31 décembre 1839, le restant disponible sur le fonds spécial, créé par la loi du 28 décemb. 1839, était de fr. 9.735,032-36.</p> </div> </div>
Loi du 18 juin 1836 (Emprunt.)	30,000,000	27,364,163 74	350,000 00	14,524,163 74	2,490,000 00	17,364,163 74	
Loi du 12 novembre 1837..... (Bons du trésor.)	10,000,000	.	933,551 43	9,066,448 57	.	10,000,000 00	
Loi du 25 mai 1838..... (Emprunt.)	37,000,000	35,778,033 70	2,577,225 88	23,068,346 53	.	25,645,572 41	
Loi du 28 décembre 1839..... (Bons du trésor.)	12,000,000	12,000,000 00	193,356 38	2,071,611 26	.	2,264,967 64	
		75,142,197 44	4,054,133 69	58,730,570 10	2.490.000 00	65,274,703 79	
						9.867.493 65	
						75.142.197 44	

(41)

Feuille à ajouter aux Annexes du n° 161.

(DEUXIÈME PARTIE.)

MESSIEURS,

La pièce distribuée hier soir, intitulée *Annexes au n° 161, deuxième partie*, contient des calculs qui ne sont pas miens.

Voici la note telle qu'elle était imprimée d'après mon manuscrit :

« Les tableaux que nous publions sont ceux remis à la section centrale par le » ministère des travaux publics, dans le but de fixer, d'une manière exacte, la dépense » présumée nécessaire à l'exécution des lois sur les chemins de fer.

» Veuillez voir surtout le tableau (annexe *H*), et vous y trouverez la différence » dont nous avons parlé à la note page ix du rapport.

» Il résulte de ces nouveaux documents que, pour parfaire, il faudrait :

» Environ	67,500,000
» Au lieu de (environ)	66,000,000
» Différence en plus.	fr. 1,500,000

Voici comment cette note se justifie :

Une note ayant été remise pour être éclaircie par les employés du ministère des travaux publics, M. le ministre des finances m'écrivit, le 28 mai, que, l'erreur matérielle reconnue, il devrait être porté, pour dépenses à faire, une somme de fr. 68,380,097 00 au lieu de (*voir* le tableau n° 15, 1^{re} partie des annexes). 66,040,000 00

Différence en plus. fr. 2,340,097 00

Je fis remarquer qu'il se trouvait au tableau *litt. H*, deux sommes qui doivent être considérées comme étant en caisse, savoir :

1° Avance faite à l'établissement de Seraing à recouvrer sur le paiement à faire à cet établissement, à partir du 1^{er} janvier 1840 708,290 70

2° Restant des fonds mis à la disposition de la régie 137,749 53

A déduire, selon moi, du total ci-dessus. 846,039 23

La différence en plus n'était donc, selon moi, que de 1,493,057 77

Ainsi ajoutant. 66,040,000 00

Je crois avoir eu raison de dire que le total serait d'environ fr. 67,500,000: *environ*, puisqu'il est de fr. 67,533,057 77

Je n'entends pas contester pour le moment les calculs mis à la 1^{re} page de la 2^e partie des annexes à mon rapport; je désire seulement constater qu'ils ne sont pas de moi.