(N° 276.)

Chambre des Représentants.

Séance du 12 Mars 1845.

RAPPORT

Fait par M. De Man d'Attenrode, *au nom de la section centrale* (1), *chargée d'examiner le projet de loi concernant divers travaux aux chemins de fer de l'État, et l'extension du matériel de leur exploitation* (2).

Messieurs,

Les sections, après avoir examiné le projet de loi de crédits et de concessions présenté dans la séance du 10 décembre dernier, n° 79, pour l'exécution de divers travaux publics, ont nommé chacune trois rapporteurs. Par suite, une section centrale a été chargée de l'examen des art. 1er et 4; une seconde section centrale l'a été de l'art. 2, et une troisième de l'art. 3.

La section centrale à laquelle a été dévolu le soin d'examiner les art. 1er et 4, a eu à s'occuper de trois catégories de travaux très distincts. Elle a jugé, par suite, convenable de vous proposer, pour chacune de ces catégories, un projet de loi séparé, et d'élire trois rapporteurs.

Le premier a été chargé du rapport concernant le canal de Turnhout, dont la Chambre est déjà saisie.

Le deuxième a été chargé du rapport relatif au doublement des voies sur

(1) La section centrale était composée de MM. Liedts, *président*, De Tornaco, Osy, Du Bus, aîné, Kervyn, Lesoinne, et De Man d'Attenrode, *rapporteur*.

(2) Projet de loi, n° 79, art. 1er, nos 1 et 2 et art. 4.

plusieurs sections des chemins de fer, aux constructions des bâtiments et dépendances des stations, et à la jonction de la station de Gand au canal de Terneuzen et à l'entrepôt.

Le troisième aura à faire le rapport sur le projet de canal de Liége à Maestricht.

J'ai, en conséquence, l'honneur de vous présenter le résultat des délibérations de la section centrale sur les nos 1 et 2 de l'art. 1er et sur l'art. 4.

Article premier.

§ 1er. — *Doublement des voies.*

Le Gouvernement demande, pour le doublement des voies de plusieurs sections du railway, dont l'exécution immédiate lui paraît indispensable :

Fr. 1,335,000	de Bruxelles à Braine-le-Comte	double voie . . fr. 985,000 2e galerie souterraine de Braine-le-Comte 350,000
790,000	de Braine-le-Comte à Godarville et de Gosselies à Charleroy ;	
630,000	de Braine-le-Comte à Tubize ;	
145,000	de Mons à Jemmapes ;	
430,840	de Gand à la frontière française vers Lille, sur une longueur d'environ 15 kilom. ;	
195,000	d'Ostende à Plasschendaele.	
Ensemble fr. 3,525,840.		

OBSERVATIONS DES SECTIONS.

La 1re *section* émet l'opinion que le doublement du tunnel de Braine-le-Comte peut être évité par un léger détour en suivant le vallon.

Elle adopte le chiffre.

La 2e *section* demande, à l'unanimité des huit membres présents, qu'une commission d'enquête parlementaire soit nommée, dans le but de vérifier l'emploi des capitaux employés à la construction des chemins de fer de l'État.

Elle propose de plus, par quatre voix contre 3, de suspendre le vote sur le no 1er jusqu'à l'achèvement de cette enquête ;

Elle blâme le mode employé pour les travaux supplémentaires ;

Elle soumet à la section centrale la question de savoir s'il ne faut pas exiger qu'à l'avenir les travaux supplémentaires soient payés sur la base de l'adjudication principale ;

Elle demande la division de l'art. 1er en trois projets de loi.

Elle propose d'ajourner la construction du doublement du tunnel de Braine-le-Comte, jusqu'à ce qu'il soit démontré qu'on ne peut passer par le vallon.

Subsidiairement elle adopte le doublement des voies sur les sections indiquées.

Les 3e, 4e et 5e *sections* adoptent sans observations.

La 6e *section* adopte, en observant que la construction de la double voie d'Ostende à Plasschendaele, ne pourra pas être invoquée comme un précédent pour l'établissement d'une double voie de Plasschendaele à Gand.

La section centrale ayant jugé à propos de soumettre à M. le Ministre des Travaux Publics les observations des sections, voici quelles ont été ses réponses :

« Le Gouvernement fera examiner s'il est possible d'éviter le doublement du tunnel de Braine-le-Comte, en établissant la 2e voie dans le vallon; c'est une question dont la solution ne pourrait pas être donnée dès à présent.

» Le Département des Travaux Publics fait connaître chaque année aux Chambres, dans les comptes-rendus, l'emploi des capitaux employés à la construction des chemins de fer; l'emploi de ces capitaux est d'ailleurs sévèrement contrôlé par la cour des comptes.

» Au surplus, si les renseignements donnés dans les comptes-rendus ne paraissent pas assez complets, le Département des Travaux Publics est à même de les compléter; la Chambre devrait, à cet effet, indiquer les renseignements ultérieurs à fournir.

» En général, les travaux supplémentaires s'exécutent aux prix d'un bordereau inséré au cahier des charges, et auquel le rabais de l'adjudication s'applique. »

Enfin, quant à l'observation de la 6e section, concernant le doublement de la voie présumée de Gand à Plasschendaele, le Gouvernement a répondu ce qui suit :

« Il n'est nullement question de poser un précédent qui puisse être invoqué plus tard. »

SECTION CENTRALE.

Un membre, sans refuser le subside, désire que le Gouvernement cherche les moyens d'éviter le doublement du tunnel de Braine-le-Comte, et de donner la préférence à la direction par le vallon, si cela est praticable.

La section centrale espère que l'administration profitera de l'expérience du passé, par suite du désastre survenu au souterrain de Cumptich; elle ne peut d'ailleurs qu'abandonner à sa responsabilité le parti qui lui reste à prendre pour assurer la sécurité publique dans l'entreprise délicate du doublement de la voie à Braine-le-Comte.

Un autre membre de la section centrale a proposé de désigner dans le texte de la loi, quelles sont les sections pour lesquelles le Gouvernement sera autorisé à faire usage du crédit demandé pour le doublement du railway.

Cette proposition a été motivée comme suit : si le texte de la loi ne fait pas mention des sections pour lesquelles les crédits sont alloués, rien ne mettra obstacle à ce que le Gouvernement n'en fasse usage pour des sections autres que celles pour lesquelles ils sont destinés ; car les exposés des motifs, les développements n'engagent qu'indirectement l'administration : dès-lors le contrôle de la Cour des comptes sera entièrement inopérant pour veiller à ce que les fonds reçoivent l'emploi pour lequel la législature les a alloués. Les exposés des motifs, les rapports se perdent de vue ; la loi seule reste en évidence ; la loi seule est obligatoire ; c'est enfin la loi qui sert de base à la reddition du compte de l'emploi régulier des crédits alloués.

Cette proposition n'a pas été admise, n'ayant obtenu que deux suffrages ;

La section centrale a pensé qu'il suffisait que le rapport fît mention des sections dont il s'agit de doubler les voies.

Le chiffre destiné aux doubles voies a été ensuite adopté à l'unanimité des membres de la section centrale.

§ 2. — *Bâtiments et dépendances des stations.*

D'après le projet de loi, le Gouvernement vous demande un crédit de . . . . . fr. **2,898,960**

Ce crédit est destiné à compléter les stations de :

Bruxelles (Midi),
Anvers,
Liége,
Gand,
Malines,
Namur,
Charleroy,
Courtray,
Tournay,
Landen,
Waremme,
Ans,
Aeltre,
Vilvorde,
Quiévrain,
Mouscron
Et les petites stations intermédiaires des diverses lignes.

« Aucune de ces stations, dit l'exposé des motifs, ne présente un abri, ni pour les voyageurs, ni pour le matériel ; la plupart même ne possèdent que des bureaux provisoires qu'il est indispensable de remplacer sans retard ; telles sont les stations de Bruxelles (Midi), d'Anvers, Liége, Gand, Courtray, Waremme, Ans, Aeltre, Vilvorde, Quiévrain, Mouscron, etc. Les constructions auxquelles sont destinées les allocations demandées, consistent ainsi généralement en *gares couvertes* ou *hangars* pour le service des voyageurs et des marchandises, et en *bâtiments définitifs* destinés à remplacer les constructions provisoires. »

OBSERVATIONS DES SECTIONS.

La 1re *section* désire que les bâtiments provisoires des stations soient conservés, et que les fonds destinés à les remplacer par des constructions définitives restent sans emploi ; le chiffre est adopté.

La 2e *section* demande les plans et devis des constructions projetées ; elle se plaint des dépenses faites pour cet objet. Elle ajourne jusque-là son vote.

La 3e *section* insiste pour que toute dépense de luxe soit écartée, et qu'on se borne à ce qui est nécessaire au service.

La 4e *section* a adopté le crédit proposé.

La 5e *section* demande des explications sur le manque d'économie dans la construction des dépendances des stations, et adopte.

La 6e *section* adopte sans observations.

Voici les réponses du Gouvernement à ces diverses observations :

« Il est évident pour tout le monde, et cela est, du reste, clairement établi dans l'exposé des motifs, que les stations des chemins de fer, dans leur état actuel, sont loin de présenter tous les aménagements nécessaires pour le service des transports et particulièrement pour le service des transports des marchandises, et que l'absence de couvertures dans la plupart d'entre elles est une source de prompte détérioration pour les voitures de toute espèce, qui y séjournent continuellement exposées à toutes les intempéries.

» L'on trouvera, au surplus, dans les annexes nos XIV, XV et XVI du projet de loi, toutes les indications désirables au sujet de l'emploi projeté de la somme de fr. 2,898,960 demandée. Le dernier de ces documents, portant le no XVI, se termine par la discussion de la nécessité des diverses constructions qui restent à faire pour compléter chaque station.

» Les détails et devis des constructions à faire ne sont pas dressés: mais les renseignements contenus dans les documents annexés au projet de loi établissent non-seulement la nécessité de ces différentes constructions, mais présentent encore l'évaluation de chacune d'elles, basée sur le coût des bâtiments déjà construits dans quelques localités et de ceux encore aujourd'hui en construction. »

Le Gouvernement, par suite de l'observation de la 3e section, qui avait manifesté le désir que le luxe fût écarté, a répondu « que son intention était de se conformer à cette observation. »

La section centrale se joint aux sections pour recommander l'économie et la simplicité, tout en manifestant le regret de ce que le Gouvernement n'ait pas accompagné ses demandes de crédits pour les constructions nouvelles des plans et devis dressés régulièrement ; elle adopte unanimement le chiffre demandé.

§ 3. *Section de la station de Gand au canal de Terneuzen et à l'entrepôt.*

Le Gouvernement vous demande une allocation de fr. 235,000 pour les terrassements, les ouvrages d'art et la pose du railway de cette ligne de jonction, qui aurait une étendue de 3,200 mètres, se réservant de conclure avec l'administration communale de Gand une convention qui mettrait à la charge de cette dernière les dépenses à résulter de l'acquisition des terrains à comprendre pour l'établissement de la jonction.

OBSERVATIONS DES SECTIONS.

La 2e section rejette le chiffre, et charge son rapporteur d'examiner si cette dépense est absolument nécessaire.

Les 3e, 4e, 5e et 6e adoptent.

A la section centrale un membre observe que le canal de Terneuzen est une voie navigable extrêmement onéreuse pour l'État, auquel deux ports de mer semblent devoir suffire, que c'est à la ville de Gand, qui en retire tous les bénéfices, qu'il incombe de faire cette dépense, si elle la juge avantageuse.

Un membre alloue le chiffre en y ajoutant la condition suivante formulée dans les termes suivants :

« Pourvu que la dépense à faire par l'État ne dépasse pas ce chiffre. »

Un autre membre fait observer que les mêmes nécessités commerciales, qui ont fait construire des embranchements reliant les ports d'Anvers et de Louvain au chemin de fer, existent également à Gand ;

Que c'est dans cette opinion que la ville de Gand érige un entrepôt considérable au bassin du canal de Terneuzen en remplacement de celui qui existe au canal de Bruges, et qui va être abandonné ;

Que les avantages que la ville de Gand a recueillis de la réouverture du canal de Terneuzen seraient loin d'être complets, si le canal de Terneuzen devait rester isolé de notre railway, et si un transbordement onéreux devait continuer à peser sur les marchandises destinées au chemin de fer, lequel aussi serait privé de recettes importantes.

La section centrale, avant de prendre une résolution, a jugé nécessaire de demander au Gouvernement :

1° Communication de l'estimation de la dépense;

2° Les renseignements sur l'état des négociations avec la ville de Gand concernant ce projet.

M. le Ministre des Travaux Publics a transmis à la section centrale :

1° Le plan des lieux et le tracé de la voie projetée;

2° Un détail estimatif des travaux à exécuter pour l'établissement de la voie de jonction. (Cette pièce est annexée au rapport.)

Voici comment M. le Ministre s'est exprimé en transmettant ces pièces :

« Le détail estimatif ne comprend que les terrassements, ouvrages d'art et autres, qui concernent exclusivement la construction de la voie. On n'y a pas compris le coût présumé des acquisitions de terrains et indemnités pour démolition de maisons, ces dépenses ayant été considérées comme devant être supportées par la ville de Gand. Il n'y a point eu, jusqu'à ce jour, de convention spéciale à cet égard, mais d'après les termes même de l'art. 9 de la convention conclue le 21 avril 1841 (1), l'on peut prévoir que cette ville ne fera pas de difficultés de se charger des acquisitions et des indemnités. »

La section centrale regrette que le Gouvernement ait cru devoir faire cette demande de crédit, avant l'instruction complète de cette affaire, avant qu'une convention ait été conclue.

Elle adopte toutefois, à l'unanimité des membres présents, le chiffre proposé, en rédigeant le libellé de la manière suivante :

Jonction de la station de Gand au canal de Terneuzen et à l'entrepôt, sans qu'en aucun cas la part contributive de l'Etat ne puisse excéder cette somme.

En conséquence, la ville de Gand devra se charger des dépenses résultant de l'achat des terrains et des indemnités pour démolition des bâtiments, et disposer en un mot la voie de manière à ce que le Gouvenement n'ait plus à se charger que des terrassements, des ouvrages d'art et de la pose du railway.

Ainsi, l'administration des travaux publics ne pourra faire usage du crédit qu'après avoir conclu la convention prévue par l'art. 9 précité ; car la convention qui doit intervenir est indispensable pour régler l'emploi du crédit alloué.

---

(1) Art. 9. Une convention spéciale déterminera les moyens de concours, autres que la cession des terrains ci-après désignés, que la ville pourrait offrir à l'État, pour arriver à la réalisation du projet de mettre la station du chemin de fer en communication avec le bassin au moyen d'une voie ferrée.

§ 4. — Extension du matériel d'exploitation.

Le Gouvernement, à cause de l'immense développement que prend le service des transports, vous propose d'augmenter le matériel de :

	8	locomotives et tenders, à . . fr.	47,000	fr. 376,000
	22	diligences et berlines, à . . .	5.000	110,000
	50	chars à bancs et waggons, à . .	2,700	135,000
Waggons pour marchandises, 305.	180	waggons pour fers, charbons, bois, etc., à	1,800	324,000
	27	waggons pour bétail, à . . .	2,000	54,000
	14	id. chevaux, à . .	2,800	39,200
	22	id. voitures, à. . .	2,200	48,400
	12	id. bagages, à. . .	2,800	33,600
	50	id. fermés, à . . .	2,600	130,000
	200	bâches en cuir, à	250	50,000
		Total. . . . fr.		1,300,200

OBSERVATIONS DES SECTIONS.

La 1re section désire des éclaircissements sur le système que suit le Gouvernement pour les approvisionnements et la confection du matériel.

Les 3e, 4e, 5e et 6e sections adoptent sans observations.

Le Gouvernement a répondu à la demande de renseignements de la 1re section par la note que voici :

« Le Gouvernement se procure le matériel nécessaire à l'exploitation des chemins de fer de la manière suivante :

» Les locomotives avec les tenders se fabriquent dans les établissements industriels et sont livrées toutes montées et prêtes à marcher dans l'une des stations.

» La fourniture de ces objets se fait en vertu de marchés directs, approuvés préalablement par le Département des Travaux Publics.

« Les voitures pour voyageurs et les waggons de marchandises et de bagages, etc., ne sont point livrés au chemin de fer en état d'achèvement ; au contraire, l'administration fait livrer par adjudication publique les différents objets qui entrent dans la construction des voitures, tels que les roues, les essieux, les ressorts, et autres ferrements, les caisses ou assortiments de bois débités, et elle fait effectuer dans les ateliers de l'arsenal de Malines l'assemblage de ces objets, la peinture et la garniture intérieure des voitures. Ces dernières opérations, qui constituent le montage des voitures, exigent beaucoup d'expé-

rience et des soins tout particuliers, et c'est dans un but de sécurité et de confiance qu'elles ont été réservées aux agents mêmes du Gouvernement. »

SECTION CENTRALE.

Quant à la question des *marchés* à main-ferme, la section centrale ne peut que s'associer à ce que disait naguère si bien la commission d'industrie dans son rapport du 13 février dernier, n° 179, sur une requête tendant à ce que la fonte soit employée pour l'achèvement de l'entrepôt d'Anvers; voici comment elle s'exprimait :

« Le Gouvernement passe quelquefois des marchés considérables à main-ferme; c'est souvent un abus déplorable.

» L'adjudication publique présente des inconvénients sans doute; il n'est point de chose sans mauvais côté, etc.

» Mais nous disons que, surtout chez une nation qui a livré à son Gouvernement des opérations immenses, qui partout ailleurs sont laissées à des particuliers, les marchés à main-ferme ne tendent à rien moins qu'à transformer les travailleurs en solliciteurs, et à changer le combat du bon marché et de la perfection des produits en un combat de solliciteurs pour obtenir des faveurs. »

Le section centrale conçoit que l'administration soit obligée quelquefois de traiter de gré à gré pour des ouvrages de précision, qui ne peuvent être confiés qu'à des ouvriers éprouvés ; mais elle insiste, en attendant que la loi de comptabilité ait réglé ces objets, pour que le Gouvernement mette en adjudication et abandonne à la libre concurrence tous les ouvrages qui n'intéressent pas la sécurité des personnes et la conservation des marchandises, et notamment la garniture et la peinture, qui s'exécutent en régie.

La section centrale a désiré ensuite avoir quelques renseignements sur les questions de savoir si le Gouvernement demandait des fonds suffisants pour l'accroissement du matériel destiné au transport des marchandises. Un de ses membres avait manifesté la crainte que, proportion gardée, la demande de crédit ne fût trop considérable pour le matériel des voyageurs, et insuffisante pour le matériel des marchandises.

En effet de vives réclamations ont surgi concernant l'insuffisance du matériel destiné au commerce, et ces plaintes ont retenti jusque dans l'enceinte de nos délibérations.

Le Gouvernement a déclaré ne pouvoir suffire aux demandes qui lui sont faites.

L'intérêt du pays, la réputation de nos chemins de fer exigent, afin que l'étranger ne nous enlève pas les avantages du transit important qui commence à se faire parmi nous, que l'administration soit pourvue d'un matériel suffisant.

M. le Ministre des Travaux Publics, *interpellé par la section centrale*, a répondu : que l'augmentation du matériel demandé pour les voyageurs était indispensable à l'administration.

Mais il a indiqué un autre moyen d'augmenter le matériel destiné au commerce, le voici :

« Le chiffre de fr. 3,525,040, prévu pour travaux des doubles voies, comprend une somme de fr. 350,000 destinée au doublement de la galerie souterraine de Braine-le-Comte. Le travail d'un second souterrain accolé au premier se trouvant remis en question par suite de l'éboulement du tunnel de Cumptich, et le Gouvernement ne pouvant prendre un parti à cet égard, avant d'avoir fait procéder à de nouvelles études, je ne verrais pas d'inconvénient à ce que ladite somme de fr. 350,000 fût retranchée de l'allocation des doubles voies; mais, dans ce cas, je croirais devoir insister pour que le montant en fût réuni à l'allocation demandée pour l'extension du matériel d'exploitation, *dont l'insuffisance est plus marquée encore, qu'elle ne l'était,* quand le projet de loi a été présenté. »

La section centrale a d'abord voté unanimement le crédit demandé pour l'extension du matériel.

Quant à la proposition faite par le Département des Travaux Publics d'ajourner les travaux du doublement du souterrain de Braine-le-Comte et de consacrer le crédit qui leur était destiné à l'extension du matériel destiné au service des marchandises, la section centrale donne son adhésion à l'ajournement du doublement du souterrain de Braine-le-Comte ou de tout autre ouvrage destiné à ouvrir une double voie, en recommandant au Gouvernement de surveiller de la manière la plus attentive l'état de conservation du tunnel existant, et, pénétrée de l'importance d'assurer de la manière la plus complète le mouvement commercial sur nos chemins de fer, elle vous propose de majorer le crédit destiné à l'extension du matériel pour le transport des marchandises de la somme destinée d'abord au doublement du tunnel de Braine-le-Comte, qui s'élève à fr. 350,000.

La section centrale, en donnant au Gouvernement tous les moyens de satisfaire aux besoins du commerce, espère que l'administration prendra de son côté toutes les mesures nécessaires afin que le matériel existant soit complètement et constamment à la disposition du commerce belge.

D'après une convention du 6 mars 1843 entre le Gouvernement belge et la société rhénane, les waggons pour le transport des marchandises circulent réciproquement jusqu'à leur destination.

La société rhénane paye 25 centimes par lieue parcourue de 5 kil. pour les waggons belges qui circulent chargés sur le territoire prussien ; il en est de même pour l'administration belge.

D'après les termes de cette convention : « Pour les deux premiers jours, après

avoir dépassé les points de départ de Aix-la-Chapelle et Verviers, il n'est rien dû ; mais un plus long séjour *des waggons à vide,* restant à l'étranger sans être utilisés pour rentrer aux lieux de départ, sera dédommagé par une somme de fr. 2 par journée de 24 heures. »

La section centrale ne peut que recommander au Gouvernement la complète exécution de cette convention ; elle l'engage à prendre des mesures efficaces pour qu'elle ne soit pas éludée, en tolérant pendant plusieurs jours le stationnement à Cologne des waggons belges chargés de marchandises. Les vérifications de la douane ne peuvent le motiver, car rien ne doit s'opposer à ce que les marchandises soient déchargées et déposées immédiatement dans des magasins fermés.

Tout paraît faire supposer, d'ailleurs, que le service exige pour cette convention des modifications que l'expérience doit avoir indiquées.

ART. 4.

Les dépenses autorisées par l'art. 1er seront provisoirement couvertes, au moyen d'une émission de bons du trésor de fr. 12,500,000, d'après ce que vous propose le Gouvernement.

A la 5e section, trois membres ont rejeté les bons du trésor; les autres membres, sans les rejeter, ont été d'avis qu'il serait préférable de couvrir ces dépenses par un emprunt.

La 6e section demande que l'émission des bons du trésor soit remplacée par un emprunt, à la majorité de 3 voix contre 2.

La section centrale, avant d'émettre une opinion, a désiré entendre M. le Ministre des Finances.

Nous reproduisons ici la partie du rapport concernant le canal de Turnhout, relatif à cet objet.

Cette observation émanant de la même section centrale et adoptée par elle, est commune à tous les travaux que comprend l'art. 1er :

« Dans l'opinion de M. le Ministre, on ne pourrait, dans les circonstances actuelles, ouvrir un nouvel emprunt sans nuire au crédit public; l'émission des bons du trésor est proposée comme moyen provisoire de faire face à la dépense, en attendant que les circonstances permettent de proposer aux Chambres une mesure définitive.

» Il a fait observer d'ailleurs que, selon le projet de loi, l'émission ne doit se faire qu'au fur et à mesure de l'exécution des travaux, de sorte que, pendant l'année 1845, il n'en sera probablement créé, pour cet objet, que pour une valeur de trois ou quatre millions.

» Enfin, il a donné à la section centrale l'assurance formelle que la dette

flottante actuelle sera consolidée jusqu'à concurrence de dix millions, en exécution de l'art. 3 de la loi du 21 mars 1844, avant qu'une notable partie de l'exécution des 12,500,000 ait lieu. »

Ces explications ont paru à la section centrale écarter le danger d'une dette flottante exagérée, et elle s'est prononcée pour l'adoption de la mesure provisoire ; deux membres se sont abstenus.

Par suite des résolutions qui précèdent, la section centrale a l'honneur de soumettre à la Chambre le projet de loi suivant.

Le rapporteur,

Bn DE MAN D'ATTENRODE.

Le président,

LIEDTS.

PROJET DE LOI.

Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

ARTICLE UNIQUE.

Il est ouvert au Département des Travaux Publics :

1° Pour travaux aux chemins de fer de l'Etat, fr. 6,309,800

SAVOIR :

Doubles voies. . . . . fr.	3,175,840	
Bâtiments et dépendances des stations.	2,898,960	
Jonction de la station de Gand au canal de Terneuzen et à l'entrepôt, sans qu'en aucun cas la part contributive de l'Etat puisse excéder cette somme	235,000	
	6,309,800	
2° Pour l'extension du matériel d'exploitation des chemins de fer		1,650,200
Total général		7,960,000

Ces dépenses seront provisoirement couvertes au moyen d'une émission de bons du trésor de pareille somme, qui se fera au fur et à mesure des payements à effectuer pour les travaux qui seront exécutés.

DÉTAIL ESTIMATIF

Des travaux à exécuter pour l'établissement d'une voie de raccordement destinée à joindre la station de Gand au canal de Terneuzen et à l'entrepôt. (Longueur de voie à établir 3,200 mèt.)

DÉSIGNATION DES OUVRAGES.	QUANTITÉS.	PRIX DE L'UNITÉ.	SOMMES.
Terrassements.			
1re *partie.* — Remblai depuis la station jusqu'au Bas-Escaut (les terres devant provenir des emprises près des fours à coak)	4,000 m3	1 55	6,200 00
2e *partie.* — Remblai entre la Lys et l'ancienne citadelle (transport moyen à 500 mèt.).	6,500	1 00	6,500 00
3e *partie.* — Démolition d'un ancien mur de fortification de l'ancienne citadelle.	100	1 00	100 00
4e *partie.* — Déblai des remparts de l'ancienne citadelle (transport à 500 mèt.).	1,200	1 00	1,200 00
			14,000 00
Ouvrages d'art.			
Un ponceau sur le vieil Escaut, près de la station.	»	»	6,000 00
Un pont fixe sur le Bas-Escaut	»	»	18,000 00
Pont tournant sur l'embranchement de la Lys, au Dock	»	»	40,000 00
Pont tournant sur la Lys	»	»	60,000 00
			124,000 00
Établissement du railway.			
Encoffrement	3,200 m3	» 25	800 00
Fers. Rails de 36 kil. par mèt. 3,200m × 72 k.	230,400 k.	» 23	52,992 00
Coussinets intermédiaires 4,350m × 10 ½ k.	45,075		
Id. d'abouts . . . 1,450m × 11 ½ k.	16,675		
	62,350	» 14	8,729 00
11,600 chevilles 3,480 k. / 7,250 clavettes 2,610 k.	6,090	» 35	2,131 50
A reporter	. . . . .	. . . .	64,652 50

DÉSIGNATION DES OUVRAGES.	QUANTITÉS.	PRIX DE L'UNITÉ.	SOMMES.
Report	. . . . .	. . . .	64,652 50
Billes en chêne	2,900	5 00	14,500 00
Sable (fourniture et transport dans la voie) . . .	4,800	2 00	9,600 00
Pose de la voie	3,200	» 80	2,560 00
			91,312 50

RÉCAPITULATION.

Terrassements.	14,000 00
Ouvrages d'art.	124,000 00
Établissement du railway	91,312 50
	229,312 50
Somme à valoir pour travaux imprévus.	5,687 50
	235,000 00

Bruxelles, le 29 octobre 1844.

L'ingénieur en chef,

Signé, DELAHAYE.

Joint à mon rapport de ce jour, n° 12698.

Bruxelles, le 31 octobre 1844.

Signé, MASUI.

Pour copie conforme :

Le secrétaire-général du Ministère des Travaux Publics,

DE BAVAY.