

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 17 FÉVRIER 1842.

RAPPORT fait par M. PEETERS, au nom de la section centrale du Budget des Travaux Publics de l'exercice 1842, tendant à ouvrir à ce Département un crédit supplémentaire de 817,000 fr. pour l'exercice 1841 (*).

MESSIEURS,

La section centrale, à laquelle vous avez envoyé le projet de loi présenté par M. le Ministre des Travaux Publics, tendant à obtenir un crédit supplémentaire de 817,000 francs au Budget de son Département, pour l'exercice 1841, m'a chargé de vous présenter son rapport.

La section centrale a d'abord reconnu, comme le fait remarquer Monsieur le Ministre dans l'exposé des motifs, que le projet primitif du Budget des Travaux Publics, pour l'exercice 1841, contenait des demandes pour 750,000 fr. de plus que les crédits alloués, et qu'une réduction très-considérable a eu lieu sur les deux articles pour lesquels le Gouvernement vient vous demander un crédit supplémentaire.

Avant de se prononcer sur cette demande, la section centrale s'est adressée à M. le Ministre pour avoir des explications sur les points suivants :

1^o Pourquoi les dépenses de locomotion, en 1841, ont dépassé de 160,000 francs les dépenses faites à cet égard en 1840, proportionnellement au nombre des lieues parcourues chaque année, surtout lorsqu'on considère qu'il a été obtenu des rabais considérables sur les principales fournitures en 1841 ?

2^o Pourquoi les frais généraux d'administration, qui n'ont été, pour les neuf premiers mois de 1841, que de . . . fr. 113,438 »
se sont élevés, pour les trois derniers mois, à . . . fr. 69,685 »

Ensemble . . . fr. 183,123 »

c'est-à-dire aux 2/3 environ de la dépense des neuf mois précédents ? Elle demande aussi à connaître la cause de cette augmentation, ce service n'ayant coûté, pendant l'exercice de l'année précédente, que 124,000 francs ?

(*) La section centrale étoit composée de MM. DE BEHR, président, SIGART, D'HOFSCHEIDT, DUMORTIER, ROGIER, Brd DU BUS et PEETERS, rapporteur.

3° Pourquoi le salaire des ouvriers aux bagages, qui n'a été que de 39,000 francs pour l'année 1840, s'est élevé à 92,000 francs en 1841 ?

4° Pourquoi le service des marchandises, pour lequel il a été dépensé 341,222 francs pendant les neuf premiers mois de 1841, a coûté 205,475 francs pendant le dernier trimestre seulement du même exercice ?

5° Elle a demandé également un tableau des dépenses, par mois et par station, pour salaire d'ouvriers, loyers, camionnage et traitement d'employés pour le service de 1840 et 1841.

Après avoir pris connaissance des réponses du Gouvernement à ces questions, que l'on trouvera à la suite de ce rapport, avec un tableau comparatif du produit mensuel des divers transports en 1840 et 1841, la section centrale a passé à l'examen des articles.

ART. 2. — *Dépenses de locomotion.*

La différence de 160,000 francs en plus sur les dépenses de cet article, comparativement à celles de l'année précédente, devrait encore être augmentée d'une somme de 52,848 francs, qui a été dépensée en 1840 sur ce crédit, pour salaires aux ouvriers des bagages, et imputée en 1841 sur l'art. 3, de manière que la différence entre les deux années se monterait à 212,848 francs.

Il résulte des explications données par M. le Ministre, que l'on a payé, sur les fonds du Budget de 1841, une somme de 184,000 francs pour combustible et autres objets de consommation et de rechange, employés en 1840, et que le matériel employé pendant l'année 1841 ayant été beaucoup plus considérable qu'en 1840, les frais d'entretien ordinaire ont dû aussi augmenter.

La majorité de la section centrale adopte, en conséquence, le crédit demandé à l'art. 2; mais elle fait remarquer qu'un transfert indirect a eu lieu d'un exercice à un autre, mode de procéder qui lui a paru peu régulier.

ART. 3. — *Perception et factage.*

Les explications de M. le Ministre ont fait connaître :

1° Que la différence des frais généraux entre les neuf premiers et les trois derniers mois de 1841, provient de ce que la somme indiquée ne comprenait pas toutes les dépenses faites pendant les neuf premiers mois, mais seulement le montant des dépenses soldées au 30 septembre de ladite année ;

2° Que la majoration, si considérable sur les frais généraux d'administration, a pour cause l'augmentation du personnel, par suite d'une plus grande extension du service pour le transport des marchandises, et la dépense plus considérable de fournitures de bureau et impressions ;

3° Qu'il a été introduit des économies pour le salaire des ouvriers au service des bagages ; car les stations des Bogards, de Hal et de Tubise, qui n'avaient été exploitées que pendant une partie de 1840, l'ont été pendant l'année entière de 1841 ; de sorte que les dépenses faites à cet égard, pendant le dernier exercice, ont été moindres qu'en 1840, si l'on fait attention qu'une somme de 52,848 francs, dépensée pour le service en 1840, a été imputée sur l'art. 2, ainsi qu'il a été dit précédemment ;

4° Que la différence de la dépense pour le service des marchandises entre les

neuf premiers et les trois derniers mois de 1841, résulte de ce que le transport des grosses marchandises, avec prise et remise à domicile, n'a été établi qu'à dater du 1^{er} juin 1841, et que depuis cette époque les dépenses pour salaires d'ouvriers employés au chargement et au déchargement des marchandises, qui ne montaient auparavant qu'à environ 7,500 francs par mois, se sont élevées à 11,000 francs, et ensuite à 16,000 francs ;

5^o Que les frais de camionage, qui, pendant les cinq premiers mois de l'année, ne s'étaient élevés qu'à environ 5 à 6,000 francs par mois, se sont accrus, pendant les quatre mois suivants, de 13,000 à 45,000 francs, et ont été de 35,000 francs par mois pendant le dernier trimestre.

Le crédit supplémentaire demandé à l'art. 3 étant suffisamment expliqué par les changements introduits dans le service, est également adopté. Un membre fait observer que l'augmentation des produits pour le transport des marchandises a été, par contre, plus considérable que l'augmentation des dépenses; un autre membre répond qu'il résulte, au contraire, de la balance des recettes et des dépenses, que le nouveau système de camionage a été ruineux pour le Trésor public.

D'après les considérations qui précèdent, la majorité de la section centrale a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi, tel qu'il a été présenté par le Gouvernement.

Le Rapporteur,

P.-E. PEETERS.

Le Président,

DE BEER.



ARTICLES.

N^o 1.

ART. 2.

1^o *Les dépenses de locomotion ont été de 1,885,149 francs pour l'exercice 1840, pendant lequel il a été parcouru 236,218 lieues. Le nombre de lieues parcourues en 1841 n'est que de $\frac{1}{24}$ de plus; et toutefois le crédit alloué, avec le supplément réclamé, dépasse cette proportion de plus de 160,000 francs. D'où provient cette différence, dans la circonstance surtout qu'il a été obtenu des rabais considérables sur les principales fournitures en 1841?*

L'augmentation de 160,000 francs dont on demande l'explication, provient d'abord de ce que l'on a payé sur les fonds du Budget de 1841, pour combustible et autres objets de consommation et de rechange, employés en 1840, une somme de 184,000 francs.

Il est à observer, en second lieu, que le matériel employé depuis plusieurs années a nécessité des réparations plus nombreuses et plus importantes. Beaucoup de voitures et un certain nombre de locomotives et de *tenders*, par suite du long service qu'ils ont fait, ont exigé de très-grandes réparations.

Le matériel employé pendant l'année 1841, ayant été beaucoup plus considérable qu'en 1840, les frais d'entretien ordinaire ont aussi beaucoup augmenté.

ART. 3.

2^o *Les frais généraux d'administration ont été, pour les neuf premiers mois fr. 113,438 »
et pour les 3 derniers. 69,685 »*

183,123 »

c'est-à-dire des $\frac{2}{3}$ environ de la dépense des neuf mois précédents. Quelle a été la cause de cette augmentation, eu égard à la dépense de l'exercice précédent pour ce service, qui n'a coûté que 124,000 francs?

La somme de 113,438 francs, représente non pas le montant des dépenses faites pendant les neuf premiers mois de 1841; mais bien le montant des dépenses soldées au 30 septembre de cette année.

Il faut ajouter, pour les neuf premiers mois de l'exercice, à cette somme de	fr. 113,438	»
1 ^o Pour indemnités de déplacement des contrôleurs, dues, mais non soldées à cette date.	fr. 2,500	} 21,435 »
2 ^o Pour frais d'impressions id.	17,735	
3 ^o Pour fournitures de bureau	1,200	
TOTAL pour les 9 premiers mois.		134,873 »
Ce qui réduit la dépense du 4 ^{me} trimestre à		48,250 »
TOTAL pour l'année.		fr. 183,123 »

De sorte que la somme demandée pour le 4^e trimestre n'excède en réalité que de très-peu de chose celle dépensée pour les trimestres précédents.

Quant à la différence signalée pour la dépense de ce service pendant l'année 1841, comparée à celle de 1840, elle provient des causes suivantes :

1^o Augmentation du personnel par suite de la plus grande extension du service pour ce qui concerne les marchandises, nominations d'employés attachés aux inspecteurs et de plusieurs employés vérificateurs de la comptabilité ;

2^o Dépenses plus considérables de fournitures de bureau et d'impressions : en 1840, cette dépense ne s'est élevée qu'à fr. 36,444 97 c^s ; elle est, pour 1841, de fr. 74,674 75 c^s. Il y a, de ce chef seul, une augmentation de fr. 38,229 78 c^s, qui, pour la plus grande partie, provient des impressions pour le détail des marchandises.

3^o *Le salaire des ouvriers aux bagages a été de 39,000 francs pour l'année 1840. Pourquoi cette dépense s'est-elle élevée en 1841 à 92,000 francs ?*

Le salaire des ouvriers employés au service des bagages était imputé primitivement sur l'art. 2 (*Dépenses de transport*).

Ce n'est qu'au mois d'août 1840, qu'on a reconnu qu'il serait plus régulier d'imputer ces dépenses sur l'art. 3 (*Frais de perception*).

La somme de fr. 39,992 28 c^s, que l'on a considérée comme représentant le salaire des ouvriers aux bagages, pendant l'année 1840, n'est donc en réalité que le chiffre de la dépense des cinq derniers mois de l'exercice, et il faut y ajouter la somme dépensée pendant les sept premiers mois, laquelle a été imputée sur l'art. 2 et s'élève à fr. 52,848 99 c^s. (Voir le *Tableau n^o III* annexé au rapport du 4 février 1841, présenté aux Chambres, par mon prédécesseur.)

Ainsi, en réalité, le salaire des ouvriers aux bagages, pendant l'exercice 1840, se compose de la réunion de ces deux sommes de fr. 39.992 28 c^s, et fr. 52,848 99 c^s, et s'élève à fr. 92,841 27 c^s.

Il résulte de cette rectification, que le montant des salaires des ouvriers aux bagages, en 1841 (92,000 francs), n'atteint pas même le chiffre de 1840. (fr. 92,841 27 c^s), bien que les stations des Bogards, de Hal et de Tubise, qui n'avaient été exploitées que pendant une partie de 1840, l'aient été pendant toute l'année, en 1841, ce qui prouve qu'il a été introduit des économies dans cette partie du service.

Quand on considère ensuite avec quelle célérité le chargement, le déchargement et la remise des bagages aux voyageurs doivent s'effectuer, le nombre des

petits articles dont se composent ces bagages, les soins et l'attention toute particulière qu'exige le service, on comprendra qu'il faut un personnel considérable pour le faire convenablement.

Ce personnel, du reste, est employé pendant l'intervalle de l'arrivée des convois à d'autres travaux.

Il est chargé du nettoyage des voitures, de l'entretien des stations et des abords, et d'autres menus ouvrages auxquels il est impossible d'affecter un personnel spécial.

4^o *La dépense pour le service des marchandises a été de 341,222 fr. pour les 9 premiers mois de 1841, et de 205,475 fr. pour le dernier trimestre seulement. Quelle est la raison de cette progression de dépense dans le cours du même exercice ?*

Cette différence s'explique de la manière suivante :

1^o Le service du transport des grosses marchandises, avec prise et remise à domicile, n'a été établi qu'à dater du 1^{er} juin 1841.

Avant cette innovation, qui n'a affecté qu'un mois du premier semestre, et qui a pesé de tout son poids sur les six mois du deuxième semestre, la dépense pour salaires d'ouvriers employés au chargement et au déchargement des marchandises, ne s'élevait mensuellement qu'à environ 7,500 francs.

A partir du mois de juin, cette dépense s'est élevée de 11,000 à 16,000 francs par mois.

Cette augmentation résulte de ce que, à partir du 1^{er} juin, tous les frais de chargement et de déchargement ont été mis à la charge du Gouvernement;

2^o Indépendamment du grand nombre d'ouvriers qu'il a fallu prendre pour ce service, les détails des écritures ont nécessité l'augmentation du personnel des bureaux de marchandises;

3^o Pendant les cinq premiers mois de l'année, les frais de camionnage ne se sont élevés qu'à 5 ou 6,000 francs par mois. Pendant les quatre mois suivants, ils se sont accrus de 13 à 45,000 francs, et pendant le dernier trimestre ils ont été de 35,000 francs par mois.

(Voir à la page 79 du *Rapport de la commission*, le tableau indiquant l'accroissement des dépenses pour le service des marchandises.

5^o *La section centrale désire avoir un tableau des dépenses par mois et par station, pour salaires d'ouvriers, loyers, camionnage et traitement d'employés pour ce service en 1840 et 1841.*

Les quatre tableaux ci-joints renseignent séparément, et pour les deux services :

- 1^o Les salaires d'ouvriers aux marchandises ;
 - 2^o Les dépenses de loyer de locaux ;
 - 3^o Les dépenses de camionnage ;
 - 4^o Les dépenses en traitements d'employés.
-

EXERCICE 1840.
CHAPITRE V, ART. 5.

No 3.

EXERCICE 1841,
CHAPITRE III, ART. 5.

*ÉTAT des dépenses pour loyer de locaux liquidés pendant
les exercices 1840 et 1841.*

NOMS DES PROPRIÉTAIRES.	ENDROITS.	SOMMES.	Observations.
----------------------------	-----------	---------	---------------

EXERCICE 1840.

Dupont	Liège.....	500 »	
Chevron	Liège.....	3000 »	
Koelman-Lauwers	Anvers.....	054 92	
Yveuve Dagois.....	Bruxelles.....	450 »	
TOTAL..... fr.		4584 92	

EXERCICE 1841.

Chevron	Liège.....	3000 »	
Koelman-Lauwers	Anvers.....	1209 84	
Idem	Id.	59 58	Pour contribution foncière.
Bourgeois	Gand.....	500 »	
TOTAL..... fr.		4829 42	

ÉTAT DES DÉPENSES DE CAMIONAGE,

MOIS.	STATION									
	BRUXELLES (Nord)	VELORDE	MALINVA	ANVERS	TERMOND	GAND	BRUGES	OSTENDE	COURTRAI	LOUVAIX

EXERCICE

Août	485	"	201 50	465	185	217	217	"	201 50	180
Septembre	552	"	195	430	150	210	210	"	195	180
Octobre	905	"	201 50	487 50	135	515	217	"	201 50	258
Novembre	1060	"	195	686 25	150	227 75	210	"	195	350
Décembre	1162	"	201 50	716 25	135	454	217	"	201 50	542
	4150	"	1005 50	2805	705	1405 75	1071	"	1004 50	1502

EXERCICE

Janvier	1246	"	201 50	727 50	185	454	217	"	201 50	350
Février	1176	"	182	678 75	140	556	106	"	182	500
Mars	1516	"	201 50	742 50	155	572	217	"	201 50	350
Avril	1502	"	195	705	150	560	210	"	195	542
Mai	1421	"	201 50	727 50	155	572	217	"	201 50	560
Juin	2777 55	159 94	508 68	1870 14	181 48	1220 86	230 17	240 23	1116 71	1078 45
Juillet	5038 50	209 53	627 98	1770 24	219 45	1256 50	535 86	292 80	1018 57	1395 21
Août	5539 45	185 72	795 24	2648 70	200 11	1656 85	415 53	351 45	1450 18	2154 26
Septembre	5539 97	159 42	686 20	2430 46	242 15	1498 71	398 02	594 00	1001 05	2077 57
Octobre	5548 58	224 89	826 85	2512 02	245 96	1632 53	405 17	288 43	1854	2741 68
Novembre	5595 46	125 55	724 04	2251 08	275 14	1808 87	551 75	568 29	1725	2630 01
Décembre	5544 97	116 90	818 24	2034 27	212 78	2255 46	550 62	412 70	2551 64	2769 72
	29702 15	1102 81	5068 80	19365 06	2442 05	15181 80	5305 02	2557 50	12050 43	16751 58

LIQUIDÉES EN 1840 ET 1841.

DE										TOTAUX.
VEREYCK	TIRLEM.	WAREM.	LISIE.	LANDEN.	S ^t THOMAS.	BRUXELLES. (Midi.)	HALLE.	TURINE.	TRANSPORTS entre les cités du nord et celle du midi.	

1840.

"	186	"	904	"	"	162 75	217	"	180	"	} 78 25	12,061 75	
"	180	"	792	"	"	157 50	210	"	180	"			
"	186	"	1040	"	"	162 75	238	"	180	"			
"	180	"	1102	"	"	137 50	210	"	180	"			4,069 50
"	186	"	1184	"	"	162 75	217	"	186	"			5,505 "
"	918	"	5112	"	"	805 25	1002	"	918	"	78 25	29,596 25	

1841.

"	186	"	1130	"	"	162 75	217	"	180	"	} 51 "	10,525 "		
"	168	"	992	"	"	147 "	196	"	168	"				
"	186	"	1288	"	"	162 75	217	"	180	"			42 "	5,025 25
"	180	"	1256	"	"	137 50	210	"	180	"			118 50	11,490 25
"	186	"	1528	"	"	162 75	217	"	186	"			"	"
115 11	1894	"	1281 70	"	"	675 97	146 20	107 75	"	"	"	15,595 05		
117 20	2158 05	1435 70	11885 21	49 02	862 88	207 82	151 05	"	"	"	"	28,327 42		
148 15	5095 52	674 84	25374 70	51 58	1774 84	538 98	154 89	512 25	"	"	"	45,882 72		
162 82	2672 65	737 25	15000 "	88 89	2899 11	566 95	156 10	"	"	"	"	"		
244 01	3216 22	750 14	12000 "	97 96	2871 07	500 83	161 90	418 50	407 95	"	"	68,506 10		
846 53	2818 59	739 87	15992 64	215 44	2486 28	601 71	104 00	"	"	"	"	55,592 82		
254 05	5621 02	542 15	12048 51	51 98	2198 79	625 75	237 50	"	135 65	"	"	54,858 70		
1899 42	20770 01	6177 70	96500 95	534 77	14530 79	5754 08	2010 88	730 75	755 36	"	"	255,717 51		

TABLEAU COMPARATIF
DU
PRODUIT MENSUEL DES DIVERS TRANSPORTS EN 1840 ET 1841.

MOIS.	RECETTES.			
	VOYAGEURS.		BAGAGNS.	
	1840.	1841.	1840.	1841.
Janvier	217352 40	206992 01	8171 55	7354 41
Fevrier	250206 80	214954 85	8254 46	8125 97
Mars	261601 27	283496 40	9205 14	10601 35
Avril	296050 65	516315 90	10522 50	11855 79
Mai	538762 44	585985 95	11040 27	9198 18
Juin	404245 05	535545 17	11524 76	8977 56
Juillet	421720 55	586257 62	12201 09	9326 95
Août	565421 65	506351 68	13609 47	12682 09
Septembre	471740 59	572287 22	14061 07	14264 89
Octobre	543869 66	579196 78	15602 57	14590 79
Novembre	285310 26	280205 45	9707 51	10557 74
Décembre	228498 85	268270 02	8552 81	9775 99
TOTAL. fr.	4,046,980 55	4,115,754 78	152,265 69	127,249 40

MARCHANDISES.		TOTAL GÉNÉRAL		PRODUIT	
		RECEPUS.		EXTRAORDINAIRES.	
1840.	1841.	1840.	1841.	1840.	1841.
69159 99	153180 87	904845 74	349657 52	.	.
68741 50	138809 20	507202 76	578980 91	132 97	0 80
73045 96	149086 12	346858 57	435184 50	.	.
75496 46	159690 53	579869 39	461059 82	.	.
85526 89	144055 74	455529 60	507256 69	.	0 75
84069 56	138094 55	499820 07	520471 80	85 56	54 81
100420 97	171542 47	354545 59	567166 54	.	59 52
98069 66	187252 50	669090 78	766318 51	890 98	52 04
115801 22	191106 88	599602 68	777675 46	5 .	44 77
151651 26	191254 87	400825 20	581921 84	.	79 40
112511 39	187580 79	577628 96	478109 89	8539 87	75 95
155537 88	181564 22	572589 34	449905 06	.	94 85
1,146,490 74	1,984,886 65	5,525,694 67	6,226,555 66	9,472 58	442 86

ANNEXE
AU BUDGET DES TRAVAUX PUBLICS.

Bruxelles, le 25 janvier 1842.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par dépêche du 21 septembre 1841, n° 2021, vous m'avez chargé de vous adresser un rapport sur les moyens à mettre en usage pour rattacher les routes existantes et celles à ouvrir avec le chemin de fer, afin que les unes et les autres deviennent des affluents de cette grande communication; vous m'enjoigniez de me concerter avec les ingénieurs chefs de service dans les provinces. Un plan général et une estimation des dépenses devaient être joints à mon rapport.

Par dépêche du 23 décembre, n° 2021, vous avez exprimé le désir que le travail que j'étais tenu de vous soumettre, fût examiné par le conseil général dans sa session de 1842.

J'ai, en conséquence, communiqué à cette assemblée :

1° Le dossier comprenant les diverses propositions qui m'ont été faites par les ingénieurs chefs de service;

2° Un plan général indiquant toutes les routes du Royaume, nationales, provinciales et même communales, sur lequel j'ai fait tracer le chemin de fer, et indiquer à l'encre rouge, mais seulement par un pointillé, les diverses propositions des ingénieurs.

Ces propositions sont résumées ci-après :

Propositions des ingénieurs chefs de service dans les provinces, pour le raccordement des routes avec le chemin de fer.

LIGNE DU NORD.

Bruxelles à Anvers.

BRABANT	Malines à Tervueren.
ANVERS	<i>Néant.</i>

LIGNE DE L'EST.

Malines à la frontière prussienne.

BRABANT	Haecht à Wesemael.
—	Tirlemont à Hamme-Mille.
—	Tirlemont à Aerschot.
—	Landen à Léau.
—	Hannut à Wavre.

LIÈGE.	Landen à Hannut.
—	Waremmé à Oreye et Tongres.
—	Vinalmont à Waremmé.
—	Fexhe à la Meuse (aux Awirs).
—	Descente de la Chartreuse à Liège.
—	Chénée, au Bois de Breux (route de Liège à Aix-la-Chapelle).
—	Descente des Crikions.
—	Remouchamps à la Vesdre.
—	Verviers vers Francorchamps.

Embranchement de Landen à St-Trond.

LIMBOURG	St-Trond à Diest.
—	Tongres à Oreye.
—	Maestricht à Liège (rive gauche de la Meuse).

LIGNE DE L'OUEST.

—

Malines à Ostende.

FLANDRE ORIENTALE	Belcele à Waesmunster.
—	Calcken à Seveneecken.
—	Aeltre à Deynze.
—	Ursel à Maldeghem.
FLANDRE OCCIDENTALE	Lehille, par Wynghe et St-Georges vers Maldeghem.
—	Bruges, par St-Michel vers Courtrai et Ypres.
—	Vyfweghe à Jabbeke.
—	Plasschendaale à Oudenbourg.

Embranchement de Gand vers Lille.

FLANDRE OCCIDENTALE	Mouscron à Menin.
-------------------------------	-------------------

*Embranchement de Mouscron à Tournai.**Néant.***LIGNE DU MIDI.**

—

Bruxelles vers Valenciennes.

BRABANT	Hal à Ninove.
—	Mont-St-Pont à Braine-le-Château.
—	Tubize à Hondzocht.

BRABANT	Braine-le-Comte à Nivelles.
HAINAUT	Braine-le-Comte à Enghien.
—	Mons à Frameries.
—	Quaregnon à Beaudour.
—	Leuze à Sirault, par Belœil.
—	Dour à Athis.
—	Élouges à Sebourg.

Embranchement de Braine-le-Comte à Namur.

HAINAUT	Rétablissement de la chaussée Romaine, depuis la frontière de France jusqu'à Marbaix (route de Nivelles à Namur).
—	Sartiau à Binche.
—	Haine-St-Pierre à Binche.
—	Thuin à Thuillies.
—	Thuin à Nalinnes.
—	Gosselies à Fleurus.
NAMUR	Mettet à Gougnyes.
—	Achèvement de la route de Ligay à Denée.
—	Floreffe à Temploux.
—	Floreffe à Burnot.
—	Samson à Ohey.

Il a semblé au conseil que, parmi les routes indiquées ci-dessus par les ingénieurs, on ne pouvait considérer comme véritables affluents du chemin de fer que les suivantes :

LIGNE DU NORD.

—

Néant.

LIGNE DE L'EST.

—

Route de Landen à Hannut.

- de Waremmes par Orey à Tongres.
- de Remouchamps à la Vesdre.
- de St-Trond à Diest.

LIGNE DE L'OUEST.

—

Route d'Urserl à Maldeghem.

- Bruges par St-Michel au pavé de Lophem.
- Vyfweghe à Jabbeke.
- Westkerke à Oudenbourg et Plasschendaele.

LIGNE DU MIDI.

Route de Tubize à Hondzocht.

— de Braine-le-Comte à Nivelles.

— de Frameries à Mons.

— de Beaudour à Quaregnon.

Embranchement de Braine-le-Comte à Namur.

Achèvement de la route de Ligny à Denée.

Floreffe à Burnot.

Samson à Ohéy.

Le conseil ne croit pas indispensable de développer les motifs qui l'ont porté à rejeter plusieurs propositions des ingénieurs; il pense que l'examen du plan général suffira pour faire apprécier les motifs qui l'ont déterminé. Il fait remarquer seulement que, hors les routes qui se rattachent à l'embranchement de Braine-le-Comte à Namur, toutes celles qu'il a conservées avaient été déjà indiquées par le conseil en 1838.

Passant à l'examen de ces communications sous le rapport de leur degré d'utilité soit nationale, soit provinciale, soit purement locale, le conseil a été conduit aux résultats suivants :

Affluents du chemin de fer.

1^o D'utilité nationale :

	dépense.
Landen à Hannut	Fr. 248,000
Waremmé à Tongres	180,000
Remouchamps à la Vesdre	138,000
Braine-le-Comte à Nivelles	240,000
Achèvement de la route de Ligny à Denée	75,000
Burnot à Floreffe	90,000

2^o D'utilité provinciale :

St-Trond à Diest	400,000
Ursel à Maldeghem	200,000

3^o D'utilité locale :

Bruges vers St-Michel	25,000
Vyfwoege à Jabbeke	80,000
Westkerke à Oudenbourg et Plasschendaale	75,000
Tubize à Hondzocht	70,000
Frameries à Mons	190,000
Beaudour à Quaregnon	100,000
Samson à Ohéy	160,000

Le conseil m'a chargé de vous informer, Monsieur le Ministre, que, dans son opinion, il conviendrait :

1^o Qu'il fût pris des mesures pour faire entreprendre aux frais du trésor, avec subsides de la part des provinces intéressées, les routes signalées plus haut comme d'une utilité nationale ;

2^o Que les provinces fussent informées que le Gouvernement leur accorderait des subsides pour les aider à construire les communications placées dans la catégorie des affluents du chemin de fer d'une utilité provinciale ;

3^o Que les gouverneurs des provinces fussent invités à faire connaître aux communes essentiellement intéressées à l'établissement des routes de la 3^{me} catégorie, que le Gouvernement viendrait à leur secours pour hâter l'exécution des travaux qui leur incomberaient, sous condition que les provinces intervenissent aussi dans la dépense.

J'ai fait indiquer sur le plan général ci-annexé, par une ligne rouge pleine, les routes dont le conseil considère l'établissement comme utile, en tant qu'elles constituent des affluents du chemin de fer. Celles indiquées par les ingénieurs chefs de service et non proposées par le conseil, sont également tracées en rouge, mais seulement par un pointillé. Le conseil a pensé que ce plan général suffirait ; cependant, si vous le désirez, Monsieur le Ministre, je m'empressemerai de fournir en outre un plan pour chaque province.

L'inspecteur général,

TEICHMANN.