(1)

(N° 99.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 12 MARS 1879.

Budget du Ministère des Travaux publics pour l'exercice 1879 (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. PIEDBOEUF.

MESSIEURS,

Le Budget des Travaux publics acquiert, chaque année, une importance plus grande.

Tandis qu'il s'élevait, en 1866, à la somme de 33,793,750 francs, le projet de Budget qui nous est soumis, pour l'exercice courant, atteint le chiffre de 84,064,702 francs, soit une différence de 50,268,952 francs.

Cette augmentation considérable, dans l'espace de douze ans, s'explique par l'extension constante de divers services du Département des Travaux publics, par l'accroissement du réseau de l'État qui, de 753 kilomètres qu'il était en 1866, en comprenait, au 1^{er} janvier dernier, 2,529.

Nous devons ajouter le service des postes et télégraphes et celui des ponts et chaussées qui ont pris, l'un et l'autre, un développement en rapport avec l'augmentation de la population, du trafic interne et des relations extérieures.

L'allocation pour le service des postes et télégraphes qui avait atteint en 1866 le chiffre de 3,153,315 francs, arrive aujourd'hui à la somme de 10,005,196 francs; en la même année, les dépenses pour routes et voies navigables s'élevaient à 6,700,725 francs, tandis que le projet de Budget pour 1879 réclame comme nécessaire la somme de 10,885,648 francs.

Mais la plus forte augmentation se rencontre dans le service des chemins

(1) Budget, n° 88, VII (session de 1877-1878).

Amendements du Gouvernement, n° 32.

(2) La section centrale, présidée par M. DESCAMPS, était composée de MM. GILLIEUX, DE LENHY, DE JONGHE D'ARDOYE, MASCART, PIEDBOEUF et JULLIOT.

de fer, que nous voyons porter, au projet de Budget, à la somme de 57,559,479 francs au lieu de 20,664,060 francs qui figurent au Budget de 1866.

Les moyens de transport jouent un rôle immense dans notre siècle industriel et les Gouvernements ne sauraient trop se préoccuper de toutes les questions qui s'y rattachent. Sous ce rapport, la Belgique en a, depuis longtemps, compris toute l'importance, et la concentration, chaque jour plus accentuée, dans les mains de l'État de l'exploitation des chemins de fer, assure à l'industrie nationale un élément puissant pour lutter avantageusement contre la concurrence étrangère.

C'est aujourd'hui surtout que les idées de protection, que l'on croyait à jamais vaincues, reprennent vie autour de nous; c'est à l'heure où nous voyons des hommes d'État défendre encore avec énergie la cause du protectionnisme, que les chemins de fer exploités par l'État sont appelés à exercer une influence prépondérante sur l'avenir industriel de notre pays.

Les chemins de fer, dans les mains de l'État, c'est l'unité de direction, l'uniformité des tarifs, la recherche de toutes les améliorations et de toutes les économies; c'est une grande source de revenus consacrés à l'exécution de grands travaux d'utilité publique; c'est l'exploitation à bon marché, et, comme conséquence la plus heureuse, le bas prix des transports.

Ne craignons pas de le dire, si la crise sans précédents qui pèse si lourdement sur tous les peuples a été supportée plus facilement en Belgique que dans les autres pays, nous le devons certainement à l'administration intelligente et prévoyante de nos grandes industries, à l'esprit d'économie et à la sagesse de notre population ouvrière; mais il ne faut pas méconnaître que les chemins de fer, par leur bonne administration et leurs tarifs si raisonnables, ont prêté au commerce et à l'industrie une aide puissante.

Le retour vers la protection, qu'on signale un peu partout, n'est pas de nature à calmer les esprits et préoccupe tout particulièrement l'industrie belge dont les débouchés ne sont pas déjà trop étendus.

Heureusement, la Belgique se trouve, sous le rapport de la question ouvrière comme de la question des transports et de celle des droits d'entrée, dans une situation supérieure à celle de ses voisins. Et cette supériorité résulte de notre régime de liberté et de l'esprit sage qui a présidé à l'élaboration des lois ayant trait à l'activité du pays.

Ils doivent donc se rassurer ceux que la crise a découragés ou qui s'imaginent que tout est perdu, parce que des idées économiques réactionnaires soufflent sur l'Europe.

L'histoire est là qui enseigne que, sur le terrain économique comme dans le domaine politique, les théories fausses reparaissent de temps à autre comme pour mieux montrer leurs défauts et leur impuissance et disparaissent bientôt, condamnées à la fois par la théorie et l'expérience.

L'avenir est aux pays qui ne s'attarderont pas dans des expédients surannés et marcheront dans la voie du progrès.

L'industrie ne peut rester stationnaire; elle est dominée par la loi du perfectionnement continu; chaque jour apporte des découvertes et des inventions qui transforment les moyens de production, les produits anciens font place à des produits nouveaux.

C'est aux industriels à profiter des leçons du passé.

Leur devoir comme leur intérêt leur commande de rechercher sans cesse les modes de fabrication les plus perfectionnés, de tout faire pour maintenir la supériorité de leurs produits, de s'assurer si leur industrie est encore possible, si elle ne doit pas être transformée, déplacée ou même abandonnée.

En un mot, l'industrie ne peut trouver son salut que dans sa propre initiative, dans l'étude constante des faits, dans l'esprit de recherche et dans sa soumission à la loi du progrès.

C'est à condition de fabriquer mieux et à plus bas prix que nos concurrents, que nous maintiendrons notre situation.

Il est à remarquer cependant que notre initiative commerciale n'a pas répondu jusqu'ici à nos progrès industriels. L'intensité de la crise que nous subissons ne semble pas nous avoir jusqu'ici assez vivement secoués. Elle serait cependant moins pénible pour tous si, pendant les années de prospérité, nous avions cherché les débouchés qui nous manquent.

Le nom de la Belgique est à peine connu sur les marchés lointains. Nos marques se dissimulent sous des noms étrangers et c'est un autre qui profite de la bonne qualité, de l'excellente réputation et du bas prix de nos fabricats.

Nous possédons peu de comptoirs; nous n'avons pas de marine marchande; et, malgré de louables efforts pour améliorer la situation, nos consuls, disséminés sur de vastes espaces, ne semblent guère en mesure de rendre au pays les services qu'il réclame d'eux.

Répandre l'instruction commerciale; exciter et encourager l'esprit d'initiative; aider, par son influence, à l'établissement de comptoirs où nos produits seraient exposés et vendus avec leur personnalité, tel est le rôle du Gouvernement.

Quant au commerce belge, l'exportation lui ouvrirait une mine pour ainsi dire inépuisable; mais pour cela il faut qu'il comprenne et assume son rôle dans le placement de nos richesses, et que, laissant à l'industrie la mission de produire, il achète le produit et en procure la vente à ses risques et périls et sous sa propre responsabilité. L'union des capitaux doit opérer, dans le domaine du commerce, la transformation qu'elle a amenée dans l'industrie.

Le projet de Budget des Travaux publics pour l'exercice 1879, tel qu'il a été présenté au mois de février 1878, s'élevait à la somme de 81,687,193 francs.

Divers amendements déposés par M. le Ministre ont porté ce Budget au chiffre de 84,064,702 francs, soit une augmentation de 2,377,509 francs.

Mais cette augmentation n'est qu'apparente.

Le Budget amendé comprend, en effet, des allocations s'élevant: 1^o à 2,211,503 francs pour les dépenses afférentes aux nouvelles lignes de chemins de fer et aux lignes annexées des Flandres, et 2^o à 640,000 francs pour compléter les crédits nécessaires affectés au service postal transatlantique et aux remises des comptables de la marine.

En tenant compte de ces augmentations obligatoires, le Budget amendé présenterait sur le Budget primitif une diminution de 470,796 francs.

Ce résultat atteste qu'un grand esprit d'économie préside à la direction

du Département des Travaux publics et nous sommes heureux de le constater.

Les modifications proposées par les amendements de M. le Ministre sont parfaitement justifiées dans sa note explicative et les principales sont :

1° *Un crédit pour la création d'un bureau de renseignements pour tout ce qui concerne les adjudications.*

Cette innovation est très-heureuse et le public a déjà pu en apprécier tout le mérite.

Les industriels et entrepreneurs pourront ainsi, sans perte de temps et en toute facilité, prendre connaissance des cahiers des charges, devis estimatifs, plans, etc., et obtenir tous les renseignements dont ils peuvent avoir besoin.

Cette innovation demandait un complément.

La publicité des adjudications était insuffisante et il en résultait, au détriment de l'État, que les intéressés étaient mal renseignés ou ne l'étaient pas du tout. En créant le *Bulletin officiel des adjudications* et en le mettant à la portée de tous, M. le Ministre des Travaux publics a eu l'initiative d'une excellente mesure qui sauvegardera le principe de l'adjudication publique et en assurera une large application au profit du Trésor.

2° *La nomination d'un second inspecteur général chargé de la direction des voies navigables du bassin de la Meuse, y compris les canaux de la Campine jusqu'à leur jonction avec le bassin d'Anvers.*

Dans ces dernières années et principalement depuis la fièvre industrielle de 1872-1873 qui avait jeté le désarroi dans tous les transports, beaucoup d'hommes spéciaux ont appelé l'attention publique sur le régime des voies navigables et les services qu'elles peuvent rendre.

Nous partageons l'avis de M. le Ministre des Travaux publics que la navigation intérieure ne doit pas être un concurrent nécessaire des chemins de fer. Depuis longtemps, tous les efforts du Gouvernement se portent vers la centralisation de tous les chemins de fer pour en faire un grand service public soumis à une direction unique. Le pays, à peu d'exceptions près, est sillonné de lignes ferrées; on en décide encore chaque jour de nouvelles.

Des sommes considérables ont été dépensées pour cette grande entreprise nationale.

Dans cette situation le Gouvernement ne peut pas, pour le moment, songer à faire, en faveur des voies navigables, ce qu'il a fait pour les lignes ferrées; il ne peut pas décider d'emblée un grand travail d'ensemble dont le coût serait énorme.

Mais son devoir, et M. le Ministre le reconnaît, est de faire produire aux rivières et canaux tout ce qu'ils peuvent donner; d'en faire le complément des chemins de fer.

En faisant de nos artères hydrauliques l'objet de deux services spéciaux et en réclamant la nomination de deux inspecteurs généraux: l'un pour les voies navigables du bassin de l'Escaut, des ports de mer et des côtes; l'autre pour les voies navigables du bassin de la Meuse, l'honorable chef du Département des Travaux publics indique suffisamment que son intention bien arrêtée est

d'apporter une vive impulsion à l'étude de tout ce qui concerne la navigation et de faire exécuter les travaux et les améliorations reconnus nécessaires.

Les rivières, comme les railways, ont leurs avantages propres et bien distincts.

Aux chemins de fer, le transport des voyageurs et des marchandises de volume et de poids moyens; aux rivières et canaux, le transport des marchandises lourdes et encombrantes. Si les transports rapides ne peuvent se faire que par chemins de fer, le trafic des voies navigables sera toujours assuré à cause des transports à bon marché.

En Belgique, on ne s'est pas suffisamment préoccupé du régime des eaux fluviales. Le Gouvernement y a consacré des sommes importantes, mais les travaux ont été faits sans vues générales, sans plan d'ensemble.

Les dimensions des écluses et le tirant d'eau diffèrent d'un canal à l'autre. Les bateaux d'un fort tonnage ne peuvent naviguer partout. Certains canaux ne peuvent recevoir que des bateaux de 70 tonnes; d'autres reçoivent des bateaux de 220 tonnes; et d'autres encore des bateaux de 550 tonnes et plus.

Autant de canaux, autant de types différents. Si le réseau des voies navigables laisse à désirer, leur exploitation est encore plus imparfaite; et, s'il est un domaine de l'activité où la routine règne encore en maîtresse, c'est bien celui de la navigation.

Ici, beaucoup reste à faire, tant au point de vue du rapprochement de l'expéditeur et du transporteur que sous le rapport de l'outillage des ports, et de la traction des bateaux par la vapeur.

Nous ne voulons faire de reproche à personne : la même situation existe dans tous les pays.

Après l'établissement des voies ferrées, l'opinion publique était que la navigation fluviale avait fait son temps et les chemins de fer ont entièrement absorbé l'attention générale.

Nous sommes donc en présence d'un service qui attend beaucoup du Gouvernement et pour lequel une première réforme va s'accomplir.

Aussi, engageons-nous vivement l'honorable chef du Département, qui a fait de la question des transports par eau une étude toute spéciale, à introduire sans tarder dans le réseau de nos voies intérieures de navigation toutes les améliorations reconnues urgentes ou simplement favorables au service du transport économique des matières pondéreuses de notre industrie.

5^o *Une augmentation de 180,000 FRANCS pour solder les frais d'appropriation de l'hôtel destiné au Ministère de l'Instruction publique et les dépenses de divers travaux extraordinaires d'entretien et d'amélioration à d'autres hôtels ministériels.*

Le nouveau Département de l'Instruction publique nécessitant la création d'un hôtel ministériel, l'appropriation de celui de la rue de la Loi qu'occupait ci-devant la direction générale des ponts et chaussées répondait, sous tous les rapports, à cette destination. Quant à d'autres hôtels ministériels, leur entretien laissait beaucoup à désirer et il était plus que temps d'y faire les travaux nécessaires.

Les explications données dernièrement à la Chambre par un des honorables

Ministres, en réponse à une critique présentée sur ces dépenses, ont démontré que les hôtels ministériels étaient dans un état peu convenable et l'on n'aurait pas dû attendre jusqu'à ce jour pour y faire les changements reconnus indispensables.

4^o Une augmentation de 2,316,860 francs pour le service des chemins de fer de l'État.

Dans cette somme, les lignes nouvelles sont comprises pour 627,190 francs et les lignes annexées des Flandres pour 1.541,565 francs.

Si, du chiffre global de 2,316,860 francs, l'on déduit les diverses diminutions s'élevant à 998,700 francs, l'augmentation réelle sur le service des chemins de fer de l'État est de 1,518,160 francs. Il est inutile d'entrer dans un examen détaillé de ces dépenses nécessitées, pour la plus grande partie, par l'ouverture des lignes nouvelles et celles reprises par l'État. Elles sont au surplus suffisamment justifiées dans la note jointe aux amendements.

5^o La suppression des traitements variables attribués aux agents jouissant d'un traitement de 3,000 francs ou moins.

Cette mesure restitue son véritable sens à la loi du 2 juillet 1873 allouant un crédit de 991,000 francs pour l'augmentation des petits traitements.

Le but de la loi était d'augmenter les petits traitements qui, par suite du prix élevé de presque tous les objets les plus indispensables à l'existence, étaient devenus insuffisants.

Il s'agissait donc d'une mesure générale, applicable à tous les petits employés, sans distinction ni exception, et non pas d'une augmentation distribuée à titre de gratification, de récompense ou d'encouragement.

Néanmoins, au Département des Travaux publics le crédit semble avoir été distribué avec ce caractère, et c'est ce qu'on a appelé les traitements variables.

En les supprimant et en les ajoutant à la rémunération fixée d'après le taux admis dans les autres administrations, M. le Ministre a pris une mesure éminemment juste et il ne sera plus permis de supposer, à tort, nous aimons à le croire, qu'au Département des Travaux publics les augmentations de traitement sont distribuées arbitrairement.

6^o Un crédit de 60,000 francs pour nomination de suppléants de garde-routes et garde-barrières dont le service se prolongeait au delà de quatorze heures.

Des plaintes au sujet du service trop prolongé de ces agents ont été formulées à différentes reprises au sein des Chambres et dans la presse.

Plusieurs accidents sont dus à l'impossibilité dans laquelle se trouvaient ces garde-barrières de faire convenablement leur service par suite de trop grandes fatigues. C'est donc une réforme à la fois prévoyante et humanitaire et nous en félicitons vivement l'auteur. Mais nous estimons qu'elle n'est pas encore assez large. Il est à craindre que les suppléants qui ont déjà accompli un travail de 10 à 11 heures ne soient plus en état d'exercer une surveillance convenable pendant 2 à 3 heures et nous avons l'espoir que M. le Ministre trouvera un autre moyen pour assurer l'efficacité de sa réforme.

A cette occasion, la section centrale signale à M. le Ministre l'absence de barrières et de clôtures sur la ligne de Landen à Huy, ce qui peut occasionner les accidents les plus graves.

Il n'est pas possible qu'on laisse subsister plus longtemps un tel état de choses que la Législature a eu le tort d'autoriser.

7^o Une augmentation de 70,000 francs pour la révision des tarifs intérieurs et internationaux.

Depuis toujours le public se plaint de la difficulté d'utiliser les indications des tarifs; les agents de l'administration eux-mêmes s'y reconnaissent avec peine et il est, pour ainsi dire, impossible de savoir d'avance et d'une manière positive les frais de transport de certaines marchandises, surtout lorsqu'elles sont en destination de l'étranger.

Il était conséquemment utile de rendre ces tarifs plus simples, plus clairs, mieux à la portée de tout le monde et de leur donner une publicité plus étendue.

C'est le but du crédit en question et nous avons tout lieu de croire qu'il sera atteint.

Aux chapitres V et VI: *Postes, télégraphes et marine*, les crédits demandés auront pour effet d'augmenter le nombre des facteurs de poste et des commis et de faire face au montant présumé des primes qu'il y aura à payer pour la ligne du Brésil à la Plata.

Enfin au chapitre VII un crédit de 5,000 francs est sollicité pour la création d'un comité de contentieux chargé de préparer l'examen et de hâter la solution d'affaires litigieuses souvent très-difficiles et dont le nombre augmente avec le développement du trafic. Ce comité réunira également et codifiera les règlements d'administration générale.

La section centrale approuve entièrement la création de ce comité et engage M. le Ministre à mettre cette codification à la disposition du public.

DÉPOUILLEMENT DES PROCÈS-VERBAUX DES SECTIONS.

Les 1^{re}, 4^e et 6^e sections ont adopté le projet de loi sans observations.

2^e SECTION.

Un membre demande que le Gouvernement soit invité à favoriser de plus en plus la création de routes de raccordement aux stations de chemins de fer dans l'intérêt de l'agriculture.

Un membre fait observer que les rails d'acier et de fer se livrent aujourd'hui à peu près aux mêmes prix.

Il craint que la qualité des rails d'acier ne souffre de cet abaissement des prix et demande si la surveillance et les essais opérés par les agents du Gouvernement donnent tous les apaisements désirables.

Un membre appelle l'attention du Gouvernement sur la concurrence que certaines lignes étrangères font aux nôtres.

La section se plaint de l'organisation des correspondances sur certaines lignes et appelle l'attention de M. le Ministre des Travaux publics sur la

situation faite aux populations desservies par le chemin de fer de Landen à Hasselt.

Cette section adopte le projet de Budget à l'unanimité.

5^e SECTION.

La 3^e section appelle l'attention du Gouvernement sur les inondations périodiques dans le bassin de Ghisteltes (Flandre occidentale) et demande quelles mesures le Gouvernement se propose de prendre pour remédier à cette situation.

Elle demande si le Gouvernement a arrêté le projet pour l'exécution des travaux pour lesquels la Chambre a voté une somme de 300,000 francs pour mettre le commerce maritime de Bruges en rapport direct avec le port d'Ostende.

Elle appelle l'attention du Gouvernement sur la prompte exécution des travaux du chemin de fer de Lichtervelde à Thielt et sur la mise en exploitation des tronçons de chemin de fer achevés de Gosselies à Jumet et Châte-lineau.

Le Budget est adopté à l'unanimité.

5^e SECTION.

Dans la 5^e section un membre désire savoir si le Gouvernement a fait faire les travaux nécessaires pour éviter les inondations à Gand.

Un autre membre prie le Gouvernement de se préoccuper de la situation désastreuse dans laquelle se trouve une partie de l'arrondissement de Bruges par suite des inondations occasionnées par la section et la profondeur insuffisante du canal des Eaux-du-Sud.

Un troisième membre désirerait savoir pourquoi les libellés des articles 35, 36, 37, 38 et 39, qui s'appliquent aux mêmes objets, sont différents.

Un autre membre recommande l'achèvement du travail de la commission nommée pour examiner le projet « De Maere » relatif à la création d'un port sur la côte de Heyst-sur-Mer.

Un membre recommande le complément de la reprise du réseau des Flandres par le rachat de la ligne de Bruges à Courtraï.

Enfin la 5^e section se demande s'il n'y a pas lieu d'augmenter le traitement de la plupart des facteurs de poste chargés de l'encaissement des effets de commerce, en raison du surcroît de besogne et de la nouvelle responsabilité qui leur incombent.

Le projet de Budget est adopté à l'unanimité par cette section.

EXAMEN EN SECTION CENTRALE.

Le section centrale, après avoir dépouillé les procès-verbaux des sections et soumis le Budget à un examen approfondi, décide de poser au Gouvernement les questions suivantes :

Routes et Ponts.

L'extension considérable du réseau des voies ferrées et l'annexion continue des lignes concédées devait nécessairement entraîner la reprise par l'État des chemins vicinaux, servant d'affluent aux stations.

Depuis la création des chemins de fer, beaucoup de routes ont perdu de leur importance primitive tandis que d'autres ont acquis un mouvement inattendu.

Ces dernières, par suite des transports dirigés sur les stations, subissent de grandes détériorations et nécessitent de fortes dépenses d'entretien et de réparation qu'il serait injuste de faire supporter par les communes.

L'État, lorsqu'il s'est décidé à faire la reprise des routes de cette espèce, a donc pris une mesure équitable envers les communes et nécessaire à la bonne viabilité des chemins.

C'est surtout dans les campagnes que cette mesure produit les meilleurs effets.

Il ne faut pas se le dissimuler, l'entretien de ces routes par les communes laisse toujours à désirer et on peut citer certaines parties du pays, en Hesbaye et dans le Limbourg notamment, où elles sont dans un état barbare. En dehors des quelques mois d'été, ces chemins forment de véritables cloaques et sont impraticables. Et cependant la prospérité des populations rurales dépend de l'existence de bonnes routes ; l'agriculture ne peut se développer que grâce aux transports faciles et peu coûteux.

C'est pourquoi nous engageons le Gouvernement à persévérer dans le système de reprise des chemins vicinaux lorsqu'ils se trouvent dans les conditions que nous venons d'indiquer.

La section centrale a adressé sur ce point une question à M. le Ministre que nous reproduisons avec la réponse.

QUESTION.

Quelle est la longueur kilométrique des chemins vicinaux repris par l'État de 1870 à 1878 ?

RÉPONSE.

Le tableau ci-annexé donne les renseignements demandés par la section centrale.

Voir aux annexes, n° 1, ce relevé détaillé que nous avons cru devoir résumer dans le tableau ci-après, afin de rendre plus facile la comparaison entre les diverses provinces.

*Relevé, par province, du nombre des chemins vicinaux, repris par l'État,
depuis 1870 jusqu'en 1878.*

PROVINCES.	NOMBRE	LONGUEUR	LONGUEUR
	de CHEMINS.	en MÈTRES.	en KILOMÈTRES.
Anvers	1	Mètres. 10,510	soit 10 kilomètres.
Brabant	7	59,058	" 59 —
Flandre occidentale	5	25,926	" 25 —
Flandre orientale	2	20,922	" 20 —
Hainaut	4	44,250	" 44 —
Liège	11	150,856	" 150 —
Limbourg	5	44,444	" 44 —
Luxembourg	6	57,419	" 57 —
Namur	11	146,644	" 146 —
TOTAL GÉNÉRAL.	52	520,609	soit 520 kilomètres ou 104 lieues.

Les raisons développées plus haut devaient entraîner également la construction par l'État de routes de raccordement aux chemins de fer, et c'est ce qui a lieu.

La section centrale a été ainsi amenée à poser au Gouvernement les deux questions ci-après, afin de mettre chacun à même de connaître, d'une manière certaine, l'étendue des routes de raccordement qui se lient naturellement à l'existence des chemins de fer, ainsi que le montant des sommes allouées pour cet objet.

L'intérêt de l'État est ici trop engagé pour qu'il soit nécessaire de recommander un prompt examen des nombreuses routes de ce genre qui sont encore à créer.

QUESTION.

La section centrale désire recevoir un tableau détaillé des routes de raccordement aux chemins de fer, construites aux frais de l'État de 1870 à 1878.

RÉPONSE.

La section centrale trouvera ci-après les renseignements qu'elle réclame.

Tableau des routes de raccordement aux stations des chemins de fer construites aux frais de l'État depuis 1870 jusqu'en 1878 inclusivement au moyen des crédits spéciaux mis à la disposition du Département des Travaux publics.

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES ROUTES.	LONGUEUR.	MONTANT TOTAL de la DÉPENSE.	Observations.
		Mètres.		
1	St-Trond à la station de Waremmé.	13,242	327,002 61	
2	Cruyshautem à Nederzwalm par la station de Syngem.	6,820	216,680 07	
3	Dernière section de la route d'Aywaille à la station de Comblain-au-Pont.	2,235	63,518 01	
4	Raccordement de la station de Ciney avec la route de Ciney à Yvoir .	1,920	22,685 24	
5	Tohogne à Manhay par la station de Bomal (3 sections)	13,009	219,709 24	
6	Dernière section de la route d'Asch à la station de Munsterbilsen . .	7,951	73,984 65	
7	Ciergnon vers la station d'Haversin.	5,951	71,070 °	
8	Petit Han à la Station de Melreux. .	4,696	85,050 42	
9	Denterghem aux stations d'Olsene et d'Aersele	4,133	170,610 80	
10	Dernière partie de la route de Mopertingen à la station de Tongres.	1,319	31,563 49	
11	Herck-la-Ville à Beeringen par la station de Schuelen (2 sections) .	9,540	239,560 56	
12	Champlon à la station de Forrières.	6,121	76,597 °	
13	Route reliant celle de Peer vers Walkenswaard à la station d'Achel. .	1,210	12,875 86	
14	Dernière section de la route de Tessenenderloo à la station de Kermpt.	5,042	52,852 °	
15	Embranchement de route reliant la route de Furnes à Ypres avec la station d'Ypres.	995	65,447 58	
16	Embranchement de route reliant la route de Wasseige vers Champion et de Namur à Louvain avec la station de Cognelée	1,102	22,349 29	
17	Veerle à la station de Siche-Montaigu.	5,828	194,045 °	
18	Elverdinghe à la station de Poperinghe	7,050	206,311 °	
19	Esschen à la frontière néerlandaise vers Huybergen par la station d'Esschen	6,528	99,696 °	
20	Wuestwezel à la station d'Esschen .	10,154	219,000 °	
	A REPORTER	114,142	2,489,596 82	

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES ROUTES.	LONGUEUR.	MONTANT TOTAL de la DÉPENSE.	Observations.
		Mètres.		
	REPORT.	114,142	2,480,506 82	
21	Laneuville à la station d'Engis.	4,875	134,015 "	
22	Herselt par Zoerle Parwys et Oolen vers la station d'Hérenthals.	8,184	195,020 "	
23	Aelbeke par la station de Mouscron et Montaleux à la frontière fran- çaise.	1,732	71,825 "	
24	Monsterbilsen vers la station de Bilsen	2,001	58,428 "	
25	Deynze à la station de Gavre.	9,075	504,841 35	
26	Soumagne à la station de Micheroux.	2,440	122,754 "	
27	1 ^{re} section de la route d'Erzée à la station de Barvaux.	5,705	145,407 "	
28	Merxplas à la station de Weelde.	3,908	76,691 "	
29	Prolongement de la route d'Oost- malle à Hérenthals jusqu'à la station d'Hérenthals	945	72,560 "	
30	Route reliant sur le territoire de Courtrai les routes de Courtrai à Menin et à Lille avec la station du chemin de fer.	753	167,915 45	
31	Embranchement de route de Lille par Gierle à la station de Tur- nhout	15,810	414,635 58	
32	Route reliant celles de Courtrai à Tournai et à Lille au sud de la station de Courtrai.	656	54,842 60	
33	Route reliant les forts du camp retranché d'Anvers et formant un affluent aux stations de Vieux- Dieu et de Wilryck.	6,015	246,700 20	
34	Embranchement de route destiné à relier la chaussée de St-Job à Uccle avec la station de Calevoet.	566	50,745 05	
35	Route de la station de Beveren à l'Escaut	2,180	49,299 85	
36	Mellet à la station de Fleurus	1,587	87,678 92	
37	Hechtel à la station d'Exel.	5,641	95,525 15	
38	Raccordement avec la station d'Ar- lon	226	14,294 55	
39	1 ^{re} section du prolongement vers Esneux de la route de la station d'Engis à Laneuville	1,565	47,644 39	
40	Fronville à la station de Melreux	1,977	155,922 66	
	TOTAL.	189,669	5,072,318 37	
		soit 37 lieues 95	"	Coût par lieue 135,481.

QUESTION.

Quels sont les subsides non encore liquidés pour la construction des chemins aboutissant à des stations?

RÉPONSE.

Les subsides alloués pour construction de chemins aboutissant à des stations et non liquidés au 1^{er} janvier dernier s'élevaient à 1,144,109 francs.

Ils se répartissent comme il suit entre les diverses provinces :

Anvers	fr. 45,962
Brabant	298,156
Flandre occidentale	68,720
Flandre orientale	116,241
Hainaut	127,712
Liège	174,959
Limbourg	125,298
Luxembourg	151,938
Namur	60,146

TOTAL. . fr. 1,144,109

La construction des routes de grande communication étant à la charge de l'État et celui-ci ayant pour mission de venir en aide aux communes dans la construction de chemins vicinaux, la section centrale a pensé qu'il serait intéressant de savoir, par province, le montant des dépenses faites à cette fin par le Département des Travaux publics; et comme l'État a, dans les dernières années, fait construire à ses frais de nombreux ponts, elle a décidé de poser à M. le Ministre la question suivante :

Donner le relevé, par année et par province, de l'emploi, depuis le 1^{er} juillet 1870 jusqu'en 1878, des crédits alloués pour construction de routes et de ponts.

RÉPONSE : *Le relevé ci-joint satisfait à la demande de la section centrale.*

Nous publions ce travail à l'annexe n° 2, après en avoir distrait les dépenses pour ponts que nous exposons dans le tableau suivant :

Relevé, par province et par année, de l'emploi, depuis le 1^{er} juillet 1870 jusqu'au 31 décembre 1878, des crédits spéciaux alloués pour constructions de ponts.

	ANVERS.	BRABANT.	FLANDRE OCCIDENTALE.	FLANDRE ORIENTALE.	HAINAUT.	LIÈGE.	LUXEMBOURG.	LIMBOURG.	NAMUR.
Année 1870	"	"	"	"	"	"	"	"	"
— 1871	"	"	59,845 09	"	"	32,028 "	"	"	"
— 1872	"	41,005 10	102,140 34	"	"	00,000 "	"	"	420,210 40
— 1875	"	427,281 71	430,024 59	"	"	40,000 "	158,859 21	"	206,485 74
— 1874	"	51,172 52	102,790 68	"	"	55,056 48	"	"	1,800 "
— 1875	"	6,590 "	50,355 56	150,079 01	"	55,933 34	3,500 *	"	93,017 70
— 1876	"	307,000 "	36,758 "	"	0,049 "	65,750 *	"	"	200,042 80
— 1877	"	"	28,054 "	102,889 61	"	91,000 "	"	"	137,000 "
— 1878	8,500	553,975 05	17,000 "	"	127,792 "	60,490 "	"	"	32,051 "
TOTAL PAR PROVINCE. (r.)	8,500	1,247,484 58	841,037 00	258,909 22	154,441 "	430,837 82	142,359 21	"	1,259,001 85

TOTAL GÉNÉRAL. (r.) 4,320,221 14 c.

L'examen de ce tableau nous enseigne que certaines provinces ont été favorisées, dans ces dernières années, par la construction de nombreux ponts, tandis que d'autres ont peu obtenu ou n'ont rien obtenu de ce chef.

Il y a donc lieu de rechercher, d'une manière générale, les besoins qui existent dans ces dernières provinces et d'y faire droit dans la mesure du possible.

Notre manière de voir sera, nous n'en doutons pas, partagée par le Département des Travaux publics.

En attendant, nous signalons à M. le Ministre la nécessité de relier les deux rives de la Meuse à Coronmeuse et à Wandre en aval de Liège.

Entre le pont Maghin, au centre de Liège, et la commune d'Argenteau, soit sur un espace de 10 à 12 kilomètres, il n'existe pas de pont et les relations entre les communes nombreuses et importantes des deux rives sont interrompues pendant la plus grande partie de l'hiver.

Il y a donc là une situation sur laquelle nous appelons toute la sollicitude de M. le Ministre.

A côté des ponts construits par l'État, de 1870 à 1878, et dont la dépense totale s'élève à 4,350,000 francs, il existe un grand nombre de ponts à péages qui constituent pour les populations voisines une charge onéreuse.

Cela vient de ce que, dans le principe, le Gouvernement, en dehors des ponts nécessaires pour relier les routes de l'État, avait cru devoir imposer aux provinces, aux communes et même aux particuliers l'établissement de ponts qui ne répondaient à l'origine qu'à des besoins locaux.

Mais par l'augmentation de la population, par le développement des relations, par la création des chemins et par la reprise même de certaines routes par l'État, ces ponts ont changé de caractère : ils ont une destination plus générale, ils font partie de l'ensemble des voies de communication.

Dès lors, on ne comprend pas le maintien des péages sur ces ponts.

Les raisons qui ont décidé le Gouvernement à construire, aux frais du Trésor, un grand nombre de ponts militent également en faveur de la suppression des péages.

Comme suite à l'abolition des octrois et à celle des barrières, ces deux grandes et utiles réformes, la suppression des péages sur les ponts s'impose d'elle-même.

Mais les dates d'expiration des diverses concessions sont, pour la plupart, très-éloignées et de là surgit immédiatement la question financière, ces ponts étant au nombre de 48 et les dépenses de construction s'étant élevées à la somme de 9,500,000 francs environ.

Cette question étant d'une importance très-grande, la section centrale appelle sur elle toute l'attention de M. le Ministre.

Entre-temps, et comme pour jeter les bases de cette étude, elle a adressé à l'honorable chef du Département des Travaux publics cette question :

La section pourrait-elle connaître le nombre, la durée de la concession et le coût des ponts à péages ?

RÉPONSE. — *Le tableau ci-joint doit répondre entièrement à la demande de la section centrale.*

Ce travail étant très-volumineux, nous l'avons joint comme annexe n° 3 au rapport.

Avant de passer aux questions qui concernent les voies navigables, nous avons cru utile de rappeler ici la question de la section centrale sur la recherche de nouvelles applications du fer, avec la réponse du Gouvernement.

QUESTION.

La Commission extraordinaire nommée pour rechercher de nouveaux débouchés à l'emploi du fer, de nouvelles applications de ce métal, a-t-elle déposé ses rapports, et, dans l'affirmative, ce travail ne pourrait-il être communiqué à la section centrale?

RÉPONSE.

Le rapport de la Commission instituée par l'arrêté royal du 5 novembre 1877 est presque terminé. Il comprend sept chapitres dans lesquels les questions importantes qu'elle avait à examiner sont traitées au point de vue :

- 1° des constructions du génie civil;
- 2° des constructions civiles;
- 3° des mines;
- 4° du matériel fixe des chemins de fer;
- 5° du matériel roulant des chemins de fer;
- 6° des constructions navales;
- 7° du matériel et des constructions militaires.

Les six premiers chapitres sont, en ce moment, à l'autographie et la Commission compte pouvoir achever bientôt le septième et dernier chapitre.

Ce qui a motivé principalement la nomination de cette Commission, c'est le développement rapide qu'a pris la fabrication de l'acier, fabrication dont la production peut, pour ainsi dire, aller à l'infini sans exiger de fortes dépenses nouvelles à ajouter aux frais de premier établissement.

Cette force de production est tellement grande que les États-Unis seuls pourraient, avec leur outillage actuel, fournir au monde entier.

Si l'on ajoute à cet élément les progrès journaliers, réalisés dans l'industrie de l'acier et le bas prix auquel ce métal a pu descendre, on comprend les inquiétudes des fabricants de fer, ainsi que leur impatience de connaître les résultats des recherches de cette Commission.

M. le Ministre veut bien nous assurer que ses travaux seront achevés dans quelques jours.

Attendons donc et espérons que les hommes spéciaux qui ont bien voulu se charger de cette mission difficile auront réussi à trouver de nouveaux débouchés à l'emploi du fer et à rendre ainsi possible le maintien de cette grande industrie.

Ports, rivières et canaux.

Les observations générales que nous avons présentées ci-devant sur cette matière nous dispensent d'entrer dans de nouveaux développements.

Nous nous contenterons d'exposer les questions de la section centrale avec les réponses de M. le Ministre, sauf à émettre quelques observations de détail sur celles qui en nécessiteront.

QUESTION.

Les travaux du canal de Terneuzen seront-ils prochainement terminés?

Le travail de l'avant-port, dont le plan et le devis sont remis au Gouvernement, sera-t-il bientôt mis en adjudication?

RÉPONSE.

Il n'est pas possible d'indiquer, dès à présent, l'époque à laquelle pourront être terminés les travaux d'amélioration du canal de Gand à Terneuzen.

Le Gouvernement est résolu à poursuivre ces travaux avec la plus grande activité.

Très-prochainement, il demandera à cette fin un crédit important.

Une première entreprise, aujourd'hui terminée, a compris les travaux de redressement, d'élargissement et d'approfondissement du canal, entre le pont du chemin de fer de Gand à Eccloo et celui de Langerbrugge et dans la traverse de Rienne, territoire d'Ertvelde.

Une seconde entreprise, également terminée, avait pour objet l'exécution des mêmes travaux entre le profil tracé à la borne hectométrique n^o 31, à Langerbrugge, et le profil tracé à la borne hectométrique n^o 151, à Rienne.

Une troisième entreprise, en cours d'exécution et déjà très-avancée, est relative à la partie comprise entre le profil tracé à la borne hectométrique n^o 149, à Rienne, et la frontière néerlandaise au fort Saint-Antoine, à Selzaete.

Une quatrième entreprise, adjudgée le 15 décembre 1878, au prix de 1,032,000, a trait à la section comprise entre les bornes hectométriques n^o 17 et 27, à Meulestede.

Le Gouvernement disposant des terrains nécessaires, les travaux adjudgés pourront être effectués avec célérité et terminés dans le délai de douze mois.

Le Département des Travaux publics est en possession du projet de l'avant-port à construire en aval du pont du chemin de fer de ceinture, à Gand, établi sur le canal de Gand à Terneuzen.

On procède à l'examen de ce projet, et cet important travail pourra être adjudgé aussitôt que la Convention à intervenir entre l'État et la ville de Gand aura été conclue et que les ressources nécessaires à son exécution auront été mises à la disposition du Gouvernement.

La ville de Gand réclame, depuis longtemps, l'approfondissement et l'élargissement du canal de Terneuzen. Son avenir dépend de l'exécution de ces grands travaux.

Aussi la réponse de M. le Ministre annonçant que les travaux sur le terri-

toire belge seront terminés dans un temps rapproché sera-t-elle accueillie chaleureusement par tous les intéressés.

QUESTION.

A quoi en est la question du dragage du port d'Ostende?

RÉPONSE.

La question du mode de dragage le plus convenable à adopter pour l'entretien du port d'Ostende, fait l'objet d'études sérieuses de la part tant des fonctionnaires de l'administration des ponts et chaussées de service dans la province de la Flandre occidentale que de l'administration centrale du Département des Travaux publics.

Un échange d'idées a été opéré entre les fonctionnaires précités et le comité permanent consultatif des travaux publics, lequel incline à croire que le mouillage de l'avant-port et de la barre étant assuré par les chasses, le bateau dragueur de l'État devrait être employé à dévaser les chéneaux d'accès aux diverses écluses et les bassins.

L'étude de cette importante question est assez avancée pour permettre d'espérer qu'une décision pourra être prise prochainement.

QUESTION.

Les derniers travaux de barrage de la Meuse en amont de Dinant sont-ils sur le point d'être achevés et le Département des Travaux publics a-t-il pris une décision concernant la création des barrages nécessaires en aval de Liège, afin d'obtenir la canalisation complète de la Meuse?

RÉPONSE.

L'entreprise des travaux de construction des deux derniers barrages en voie d'exécution sur la Meuse à Hastière et à Waulsort, comporte une dépense totale de fr. 4,518,697 59 c.

Le montant des à-compte payés à l'entrepreneur du chef des travaux exécutés s'élève à fr. 4,149,410 01 c., c'est-à-dire aux $\frac{3}{4}$ environ de l'entreprise.

Il n'est pas probable que ces deux barrages puissent être terminés à la date fixée par le cahier des charges; mais le Département des Travaux publics ne négligera rien pour réduire, autant que possible, l'importance du retard.

Il n'est pour le moment pas question d'établir un nouveau barrage dans la Meuse à Jupille.

A la suite de réclamations faites par les charbonnages de la rive droite de la Meuse en aval de Liège et par les administrations communales de Theralte, Richelle, Hermalle sous Argenteaux, le Département des Travaux publics a fait faire en 1859 une étude générale

QUESTION.

RÉPONSE.

des mesures qu'il y aurait lieu de prendre pour prolonger la canalisation de la Meuse, avec un tirant d'eau de 1^m,80, depuis la fonderie des canons, à Liège, jusqu'à Visé et pour relier la Meuse ainsi canalisée avec le canal de Liège à Maestricht.

Ces études ont fait reconnaître que, pour canaliser complètement cette partie de la Meuse, il faudrait quatre barrages qui seraient établis à Souverain-Wandre, à Herstal, à Hermalle et à Visé et que, pour satisfaire aux intérêts industriels situés en aval de Liège, il suffirait de construire les deux derniers barrages, ceux de Hermalle et de Visé, et d'établir en amont de celui de Visé un embranchement reliant la Meuse au canal de Maestricht.

Des études ultérieures ont fait reconnaître la possibilité de renoncer à l'établissement du barrage de Souverain-Wandre, moyennant l'établissement d'une écluse de jonction qui serait établie en face de l'église de Herstal.

Les écluses de Visé et de Hermalle ont été construites ainsi que le canal de jonction de la Meuse au canal de Maestricht; mais la question du barrage de Herstal (ou de Jupille) a été réservée. La navigation de la Meuse n'est pas entravée en ce point; le canal de Liège à Maestricht y forme une *seconde ligne de navigation* et l'on a pu jusqu'ici se dispenser d'établir le barrage auquel l'article de la *Semaine industrielle* fait allusion.

Cette fin de non-recevoir ne satisfera pas les populations intéressées.

A chaque discussion du Budget des Travaux publics, MM. les Députés de l'arrondissement réclament la construction de deux barrages sur la Meuse en aval de Liège et chaque année le Gouvernement répond qu'il sera bientôt fait droit à leur juste demande.

Nous ne pouvons donc comprendre ce revirement subit du Département des Travaux publics ni accepter les explications fournies.

Malgré les affirmations contraires contenues dans la réponse du Gouvernement, il existe en aval de Liège une solution de continuité et c'est ainsi qu'entre le barrage de Coronmeuse et la commune de Wandre la navigation n'est pas possible en été.

La création, en amont de Visé, de l'embranchement reliant la Meuse au canal de Maestricht ne pouvait servir qu'aux communes de Chératte-Argenteau et Visé, et a laissé dans l'isolement celles de Wandre et de Jupille.

C'est un fait indéniable qu'à l'origine l'administration a reconnu la nécessité de quatre barrages, ceux de Visé, de Hermalle, de Herstal et de Souverain-Wandre.

Le Gouvernement déclare que des études ultérieures ont fait reconnaître la possibilité de renoncer à l'établissement du barrage de Souverain-Wandre, moyennant l'établissement d'une écluse de jonction en face de l'église de Herstal.

Si l'on admet la nécessité de créer une écluse de jonction entre Wandre et Jupille, c'est apparemment que la Meuse n'est pas navigable à cet endroit et, dès lors, les réclamations réitérées des mandataires de l'arrondissement et de la presse étaient fondées.

Il y a donc quelque chose à faire pour rendre la Meuse navigable, en été, en aval de Liège. Que l'on adopte la construction de deux barrages ou que l'on s'arrête à l'établissement d'écluses de jonction, — cela importe peu.

Ce sont là des questions techniques qu'il ne nous appartient pas d'examiner.

Mais il importe que le Gouvernement ne laisse pas incomplet, inachevé, ce grand et utile travail de la canalisation de la Meuse; et la section centrale prie M. le Ministre des Travaux publics de vouloir bien faire procéder à de nouvelles études dirigées en vue d'une solution raisonnable.

QUESTION.

Un membre prie le rapporteur de la section centrale de demander à M. le Ministre où en sont les études du projet du canal de Charleroi à Mons et de l'élargissement des écluses du canal de Charleroi à Bruxelles.

RÉPONSE.

Les études relatives à l'élargissement du canal de Charleroi à Bruxelles et à la construction d'un embranchement de ce canal vers Mons sont réparties entre l'ingénieur en chef des ponts et chaussées chargé du service spécial du canal de Charleroi à Bruxelles et l'ingénieur en chef de la province du Hainaut de la manière suivante :

Le premier de ces fonctionnaires est chargé de l'étude d'un second tunnel pour remplacer le tunnel à petite section existant, et dont l'exécution a présenté de très-grandes difficultés; de la recherche du moyen d'augmenter le volume d'eau nécessaire à l'alimentation du canal élargi; enfin de la rédaction des projets d'agrandissement des ouvrages d'art et de la section du canal :

Le second est chargé des études du projet d'embranchement du canal qui suivrait les vallées du Thiriau et de la Haine pour aboutir au canal de Mons à Condé.

Les études topographiques destinées à déterminer l'emplacement du second tunnel sont terminées, les recherches pour trouver un terrain solide font croire que le terrain houiller se trouve à peu de profondeur au-dessous du niveau du fond du canal, et l'on va procéder à des sondages pour vérifier s'il en est ainsi.

On a commencé les jaugeages destinés à évaluer le débit des cours d'eau et ces opérations

QUESTION.

RÉPONSE.

seront continuées pendant la campagne prochaine.

Les ingénieurs ont déjà préparé un certain nombre de projets d'ouvrages d'art.

Dans l'intérêt des études confiées à l'ingénieur en chef de la province de Hainaut, ce fonctionnaire a été chargé de se rendre en Angleterre à l'effet de visiter l'écluse à sas mobile construite à Anderton pour mettre en communication le canal de Trent et Mersoy avec la rivière Weaver.

Un rapport développé sur l'écluse à sas mobile d'Anderton vient d'être adressé au Département des Travaux publics par le fonctionnaire précité.

La section centrale pense que l'on devrait également étudier les moyens de supprimer le tunnel de Seneffe, dont les inconvénients nombreux n'ont pas besoin d'être signalés.

Nous rappelons d'ailleurs, à ce sujet, que M. Meynaerta a dressé, en novembre 1871, au Département des Travaux publics un projet pour la suppression des tunnels de Seneffe et de Godarville au moyen d'une tranchée unique à travers la crête de partage donnant passage, à ciel ouvert, au canal de Bruxelles à Charleroi et au chemin de fer de l'État. Ce projet permettrait également, selon son auteur, de réduire le travail de la machine alimentaire des eaux à Luttre.

La section centrale espère que le Gouvernement ne verra plus aucun obstacle à l'adoption de ces travaux et que les fonds nécessaires à leur exécution pourront être compris dans le prochain crédit pour travaux publics.

QUESTION.

RÉPONSE.

La même question est faite pour le projet de canal à grande section de la Meuse à l'Escaut.

Un honorable sénateur de l'arrondissement de Liège ayant annoncé au Sénat, dans la séance du 10 avril 1878, que l'Union des charbonnages, mines et usines métallurgiques de la province de Liège avait décidé de faire faire, à ses frais, les études de ce projet, M. le Ministre des Travaux publics a déclaré qu'il se croyait dispensé de prescrire ce travail.

Dans le courant du mois d'avril 1878, un ingénieur chargé, par cette Association, de l'étude d'un projet de canal maritime de Liège à Anvers, a demandé que l'on mit à sa disposition les plans et profils des rivières la Dyle et le Rupel.

Le Département des Travaux publics a autorisé les ingénieurs des ponts et chaussées à communiquer les renseignements réclamés.

Les études de ce projet sont terminées et le mémoire de l'ingénieur qui a été chargé de ce long et difficile travail est à l'impression. Le Gouvernement pourra le faire distribuer aux membres de la Chambre dans une quinzaine de jours.

Les études ont démontré clairement la possibilité, au point de vue de l'alimentation et des travaux, d'un canal maritime destiné à relier la Meuse à l'Escaut.

L'idée d'un travail aussi important date de plusieurs siècles et l'on connaît de nombreux et sérieux projets dus à des ingénieurs de grand renom.

Aujourd'hui que l'on a démontré la nécessité de ce canal et reconnu la possibilité de son exécution, il est désirable que le Gouvernement s'occupe sérieusement de cet objet, si important pour l'industrie du bassin de Liège.

QUESTION.

Où en est le travail de la Commission nommée pour rechercher les moyens de mettre le commerce maritime de Bruges en rapport avec Ostende, projet pour lequel la Chambre a voté une somme de 500,000 francs?

RÉPONSE.

Un avant-projet a été dressé par les soins du Département des Travaux publics pour l'amélioration de l'avant-port d'Ostende et de la navigation vers Bruges. Cet avant-projet a été soumis à l'examen des conseils communaux de Bruges et d'Ostende et a reçu l'approbation de ces assemblées.

Un crédit de 500,000 francs a été alloué au Département des Travaux publics par l'article 1^{er}, § 12, de la loi du 17 juillet 1877 ; il sera affecté à l'exécution de la première partie des travaux d'amélioration à effectuer au port d'Ostende et comprenant le redressement de la dérivation du canal de Bruges à Ostende jusqu'à cent mètres environ en amont du pont dit : de la porte de Bruges à Ostende.

Comme les ouvrages projetés sont concentrés sur un espace de terrain fort restreint, il est nécessaire, pour dresser convenablement les projets définitifs et éviter des mécomptes et des erreurs irréparables, de disposer d'un levé très-exact et détaillé de toute la partie du port qu'il est question d'améliorer.

Il résulte d'un rapport de date récente que, bien que les opérations sur le terrain aient été contrariées et même interrompues par la mauvaise saison, le levé des lieux est fort avancé et qu'il suffira de quelques jours de temps convenable pour le terminer entièrement.

Les ingénieurs se trouveront donc incessamment en mesure de commencer la rédaction des projets définitifs.

Une assez notable partie du crédit de 500,000 francs sera absorbée par l'acquisition des terrains nécessaires pour l'exécution de la première série desdits travaux.

Chemins de fer. — Postes et télégraphes.

L'examen de ces chapitres en section centrale a fait naître de nombreuses observations que nous retrouverons dans les questions posées au Gouvernement.

Entre-temps la section centrale appelle toute l'attention de M. le Ministre des Travaux publics sur la question des billets d'aller et retour.

Depuis longtemps le public réclame l'extension du régime des billets d'aller et retour et l'on se demande quels inconvénients il y aurait à rendre valables pour plusieurs jours les coupons admis actuellement pendant deux jours. C'est autant dans l'intérêt des recettes que dans celui des voyageurs que se font les réductions des prix de transport. Le nombre de voyageurs augmentant et les frais fixes d'exploitation restant les mêmes, les recettes progressent nécessairement; et, dans l'espèce, le transport d'un voyageur ne coûte pas plus à l'administration s'il reste plusieurs jours en voyage que s'il en reste deux.

Toutes les facilités nouvelles accordées aux voyageurs ont toujours pour conséquence un accroissement de mouvement, et l'incertitude, pour beaucoup de personnes, sur le point de savoir si elles pourront retourner le lendemain du départ, les empêche de prendre des billets d'aller et retour et de voyager ainsi plus souvent.

Nous croyons donc que les recettes ne diminueraient pas, et le contrôle n'étant pas plus difficile, nous prions M. le Ministre de bien vouloir adopter cette réforme qui recevra du public le meilleur accueil.

Plusieurs honorables collègues ont, à différentes reprises, engagé le Gouvernement à délivrer des coupons uniformes pour la circulation d'un point à un autre du pays, quelles que soient les diverses voies empruntées, du moment qu'elles sont exploitées par l'État.

Beaucoup de voyageurs ne se rendent à un endroit déterminé que pour y séjourner très-peu de temps, et le système actuel les obligeant à suivre la même voie pour le retour, ils doivent attendre un train de cette ligne, tandis qu'en suivant un autre itinéraire, ils pourraient revenir au point de départ beaucoup plus tôt.

Le système actuel des billets d'aller et retour n'est pas immuable et le moment semble venu d'y apporter quelques améliorations. Lors de la discussion de la réforme des tarifs des voyageurs, des esprits sérieux prétendirent qu'après l'adoption de ces nouveaux tarifs, il ne devait plus être question des billets d'aller et retour; cette faveur serait sans objet.

Néanmoins, quelques années plus tard, les billets ont été introduits et approuvés par tout le monde; le même accueil serait certainement fait à l'extension que nous recommandons à M. le Ministre.

QUESTION.

Un membre demande si la prime accordée aux machinistes n'est pas une des causes des accidents qui arrivent sur les lignes de l'État?

RÉPONSE.

Le membre qui a posé cette question a voulu faire allusion, sans doute, aux primes accordées aux machinistes lorsque les trains qu'ils sont chargés de remorquer arrivent à destination aux heures réglementaires. Il désire savoir si les machinistes qui ont éprouvé accidentellement des retards sur certaines parties de leur parcours ne cherchent pas à regagner le temps perdu en forçant la vitesse sur d'autres parties au point de donner lieu à des accidents.

L'expérience prouve qu'il n'en est pas ainsi.

La marche des trains est d'ailleurs très-régulière.

Ils arrivent généralement aux heures fixées, non-seulement aux stations extrêmes de leur parcours, mais aussi aux stations intermédiaires.

Quoiqu'il ne soit pas démontré que des accidents aient été dus à la trop grande vitesse donnée aux trains, l'observation de la section centrale nous semble mériter une sérieuse attention.

Si, d'une part, il est utile, dans l'intérêt du service, d'accorder des primes aux machinistes dont les trains arrivent à destination aux heures réglementaires, d'autre part des peines sévères devraient leur être appliquées lorsqu'ils forcent la vitesse pour regagner le temps perdu. C'est le moyen de concilier la régularité du service avec la sécurité des voyageurs.

Un autre point à signaler, c'est la durée du service, souvent trop longue, des machinistes. Il y en a, paraît-il, qui restent 15 à 18 heures par jour sur la locomotive, et c'est là une source de dangers.

Les hommes qui doivent faire un service aussi rude, n'ont plus la force ni le sang-froid nécessaires pour diriger les trains.

Il faut, pour remplir ce poste, des hommes forts, courageux et sobres et on ne peut les trouver ni les conserver qu'en les payant mieux et en exerçant sur eux une surveillance très-active.

Nous appelons donc l'attention de M. le Ministre sur la durée trop longue du service de ces machinistes et sur la nécessité d'une rémunération convenable de leurs durs travaux.

QUESTION.

Un membre appelle l'attention de M. le Ministre sur la position des garde-excentriques et des garde-signaux.

RÉPONSE.

Le recrutement des garde-excentriques et des garde-signaux est soumis à des conditions particulières qui ont pour but de réserver ces postes importants aux agents offrant toutes les garanties désirables.

Le taux de leur salaire est réglé par un tarif

établi spécialement pour eux et qui leur assure une rémunération plus élevée qu'aux autres agents subalternes du service de surveillance et de police de la voie.

Des primes d'encouragement ont été instituées pour exciter leur émulation d'une manière constante.

La somme affectée à ces primes, fixée à l'origine à 4,000 francs, a été portée à 14,000 fr.; elle peut même s'élever à 20,000 francs lorsque les ressources budgétaires le permettent.

QUESTION.

Un membre désire que M. le Ministre donne les résultats obtenus avec l'emploi des diverses longrines et des traverses métalliques et ne comprend pas le silence gardé sur les essais faits avec les traverses d'un Belge, M. De Soignies.

RÉPONSE.

On ne peut, pour la première partie de cette question, que s'en référer aux renseignements donnés tout récemment à la section centrale chargée de l'examen du projet de loi allouant un crédit spécial de 6 millions au Département des Travaux publics (voir *Documents parlementaires*, n° 59).

Quant aux traverses du système De Soignies, il en a été fourni 2,000, mais elles ne sont pas encore placées dans les voies et ce n'est qu'après un certain temps d'essai que l'Administration pourra se prononcer sur le mérite de ce système.

La substitution des rails en acier aux rails de fer a donné de très-bons résultats. L'emploi des premiers, surtout dans les endroits où la voie fatigue le plus, a donné les meilleurs résultats au point de vue de la durée et de la résistance, et constitue, pour le Département des Travaux publics, une source très-importante d'économie.

Mais il n'en est pas de même des longrines en fer; ici les avis sont partagés et actuellement les traverses métalliques sont même en grande faveur.

M. le Ministre a fait mettre dernièrement en adjudication la fourniture de 130,000 traverses en fer et il est possible qu'une seconde adjudication ait lieu prochainement.

Les essais auront donc lieu sur une vaste échelle et, en présence des divers systèmes de traverses en concurrence, il est indispensable que le Gouvernement expérimente parallèlement tous ceux qui présentent les garanties voulues de solidité. Il paraîtrait que les expériences des voies du système *de Serres et Balty*, et du système *de Soignies*, ne s'effectueront que sur une longueur de deux kilomètres, ce qui serait insuffisant. Nous estimons, au contraire, que ces essais doivent être faits dans toutes les conditions de trafic, c'est-à-dire en courbes, en rampes, etc., et avec les différents ballasts.

La section centrale engage le Gouvernement à persévérer avec énergie dans l'expérimentation des voies métalliques.

Les difficultés que fait surgir toute innovation ne tarderont pas à être vaincues et l'on parviendra ainsi à réduire considérablement, dans un avenir rapproché, les frais d'exploitation, tout en obtenant toutes les garanties de stabilité et de sécurité nécessaires.

QUESTION.

Un membre estime que l'administration des chemins de fer de l'État ne devrait pas construire elle-même son matériel, mais en confier la fourniture à l'industrie privée, pour s'en tenir aux réparations dans ses ateliers.

QUESTION.

Le salaire des ouvriers occupés dans les ateliers de l'État n'est-il pas plus élevé que celui payé par l'industrie privée et ce salaire est-il du moins en rapport avec le produit du travail ?

RÉPONSE.

Les ateliers de l'administration ne s'occupent que de la réparation du matériel. La construction de locomotives, voitures et wagons, etc., est entièrement abandonnée à l'industrie privée.

Toutefois, il arrive que l'arsenal de Malines, dans des cas exceptionnels, du reste fort rares, soit chargé de la construction d'un wagon ou d'une voiture d'après les dispositions nouvelles, ce véhicule devant servir de type pour les adjudications.

L'arsenal seul peut se charger de la construction de ces modèles, attendu qu'en cours de construction il faut souvent recourir à des améliorations et à des changements, soit dans la forme, soit dans la disposition de ces véhicules.

Loin de se réserver la construction de son matériel, l'administration s'est trouvée, ces dernières années, dans la nécessité de confier des réparations de matériel à l'industrie privée, les installations de ses ateliers n'ayant pas suivi une marche en rapport avec l'extension du service résultant de l'accroissement du réseau.

RÉPONSE.

La rémunération des ouvriers des chemins de fer de l'État est, au contraire, inférieure, en général, à celle des ouvriers de l'industrie privée.

La différence s'explique par les avantages que le service de l'État procure et que l'on ne trouve pas, au moins au même degré, dans l'industrie privée. Ces avantages consistent dans la certitude pour les ouvriers d'avoir du travail aussi longtemps qu'ils sont en état de rendre des services et d'obtenir ensuite pour eux et leur famille une pension ou des secours.

On comprend qu'il soit difficile d'établir cette différence de façon qu'elle se renferme toujours et partout dans de justes limites. Lorsqu'elle est trop forte, les ouvriers quittent le service des chemins de fer de l'État. A raison

QUESTION.

Quelle action le Gouvernement peut-il exercer sur les compagnies particulières pour les forcer à se conformer aux conditions de leurs concessions?

Une compagnie peut-elle, à son gré, selon ses seules convenances, fixer le nombre des trains, ainsi que les heures de départ et d'arrivée, changer les heures ou supprimer des trains?

En d'autres termes, le Gouvernement a-t-il les pouvoirs nécessaires pour obliger les compagnies à exploiter leurs lignes de manière à satisfaire les populations intéressées, tout en se conformant aux clauses des cahiers des charges?

M. le Ministre voit-il un inconvénient à communiquer à la section centrale les divers cahiers des charges?

RÉPONSE.

du grand nombre de cas de l'espèce, on peut croire qu'elle est plutôt trop forte que trop faible.

D'une manière générale, on peut dire que les salaires sont en rapport avec le produit du travail.

En Allemagne, en France et en Hollande, les obligations des compagnies exploitant des lignes de chemins de fer sont définies par des lois spéciales qui déterminent, en même temps, les mesures coercitives auxquelles le Gouvernement peut recourir en cas d'infraction.

Il n'en est pas de même en Belgique où les obligations des compagnies et les moyens d'action réservés au Gouvernement sont réglés, mais d'une manière peu précise en ce qui concerne ce dernier point, par les cahiers des charges des concessions. Ceux-ci stipulent, il est vrai, que la déchéance peut être prononcée à l'égard des sociétés concessionnaires qui laisseraient en souffrance la construction ou l'exploitation de leurs lignes. Mais c'est là une mesure extrême dont l'application ne serait justifiée que dans des cas d'une gravité exceptionnelle. Le Gouvernement peut aussi, lorsque le concessionnaire est en défaut de satisfaire à ses réquisitions, exécuter d'office les travaux nécessaires pour le maintien en bon état de la ligne, de ses dépendances et du matériel, et s'approprier les recettes jusqu'à concurrence du montant des dépenses à faire, augmenté d'un dixième à titre de dommages-intérêts. Enfin, il peut, comme pour tout contrat entre parties, attirer en justice les compagnies qui se refuseraient à remplir leurs engagements.

En général, les cahiers des charges prescrivent aux compagnies l'établissement de trois convois (minimum) dans chaque sens. Certains cahiers des charges ajoutent que le Gouvernement détermine les heures de départ et d'arrivée de ces convois; et que le nombre des trains destinés aux transports, soit des voyageurs, soit des marchandises, sera toujours en rapport avec les besoins du commerce et de l'industrie.

La section centrale trouvera ci-joint, en ce qui concerne les chemins de fer actuellement encore exploités par des compagnies, un exemplaire de quelques-uns des cahiers des charges de la concession ou l'indication des publications dans lesquelles ces documents ont été insérés.

Il est hors de doute que certaines compagnies apportent de la négligence et même du mauvais vouloir dans l'exploitation de leurs lignes.

Il en est plusieurs dont le matériel fait souvent défaut et dont les lignes ne sont pas toujours dans un état convenable; les trains de voyageurs et de marchandises y sont organisés contrairement aux facilités et aux intérêts du public ou bien sont en nombre insuffisant. Il arrive même que certaines Directions ne s'entendent pas entre elles et que toute leur préoccupation est de se faire réciproquement le plus de mal possible.

Il en est même qui sont arrivées à ce point de mauvaise administration que les heures des trains y sont fixées de manière qu'il n'y ait pas de correspondance entre leurs lignes.

On serait en droit de supposer que la conduite de ces compagnies est calculée en vue de soulever les plaintes unanimes de la presse et du public et de forcer indirectement l'État à faire la reprise de leurs chemins de fer.

Un tel état de choses ne peut être toléré.

Le Gouvernement, en l'absence de lois, puise dans les cahiers des charges le droit de surveiller les lignes concédées. Il peut les forcer à avoir toujours à la disposition des industriels un matériel suffisant, à établir un nombre de convois toujours en rapport avec les besoins du public et à fixer les trains de manière à assurer la correspondance avec les lignes voisines; si cependant les moyens dont il dispose pour agir sur les compagnies sont insuffisants, la section centrale prie instamment M. le Ministre de les compléter.

QUESTION.

Où en est le travail de la Commission nommée pour l'examen des tarifs des transports par chemins de fer?

RÉPONSE.

La Commission chargée, par un arrêté royal en date du 26 avril 1875, de la révision de nos tarifs de transport par chemins de fer, n'a jusqu'à présent pu faire d'autre travail utile que de réclamer la réunion des matériaux des études auxquelles elle devra se livrer.

Elle suit avec le plus vif intérêt les recherches et les discussions qui, à ce sujet, ont lieu en Allemagne et en France et avant la conclusion desquelles il serait bien difficile d'adopter utilement de nouvelles données générales.

Les premières délibérations de la Commission ont du reste prouvé, qu'avant qu'elle puisse aborder sa tâche, il faut que la matière des tarifs ait été, de la part de l'administration, l'objet de certains travaux préparatoires indispensables.

Ces travaux sont commencés. L'administration s'efforce de coordonner nos nombreux tarifs intérieurs, mixtes, internationaux et leurs suppléments plus nombreux encore, de les simplifier sans les amoindrir, de leur donner une forme qui en rende le maniement plus facile et plus familier au public.

QUESTION.

Un membre prie M. le Ministre des Travaux publics d'indiquer quelles sont les conditions imposées par l'État pour les raccordements industriels, au point de vue des frais de premier établissement, de traction et d'entretien.

N'y aurait-il pas lieu de réduire ces frais qui sont très-onéreux pour l'industrie et ne sont accessibles qu'aux grandes exploitations?

RÉPONSE.

Les conditions générales réglant la construction et l'exploitation des raccordements aux stations du chemin de fer de l'État sont l'objet de l'arrêté ministériel du 25 janvier 1876 dont voici des extraits :

Instruction préalable.

ART. 2. — Chaque demande de raccordement fera l'objet d'une instruction administrative préalable portant notamment :

1° Sur les projets et devis du raccordement et, le cas échéant, des modifications ou extensions qu'il exigera aux voies de la station à laquelle il doit se rattacher;

2° Sur l'importance du trafic de l'usine ou du magasin à desservir et sur les avantages pécuniaires en vue desquels le raccordement est sollicité;

3° Sur les avantages et sur les inconvénients à résulter pour le service de la station du raccordement sollicité et entre autres sur l'augmentation ou la diminution des dépenses d'exploitation qui en serait la conséquence.

Construction et entretien.

ART. 6. — Toutes les dépenses de construction et d'entretien de l'embranchement seront supportées, sans exception, par l'établissement à raccorder. Il en sera de même des modifications qu'il exigera aux voies de la station à laquelle il se raccordera.

Si, à raison de la construction de l'embranchement, il est nécessaire d'augmenter les voies de la station, les dépenses auxquelles ces extensions donneront lieu seront aussi supportées, en totalité, par l'établissement à raccorder, à moins qu'il n'en soit décidé autrement par l'arrangement spécial à intervenir dans chaque cas.

ART. 7. — La construction et l'entretien de l'embranchement et de ses dépendances, depuis l'usine ou le magasin à raccorder jusques et y compris la porte à pratiquer dans la clôture de la station, se feront par les soins du concessionnaire.

ART. 8. — Le concessionnaire fournira, conformément aux indications qui lui seront données, le matériel nécessaire à l'exécution des travaux qui lui incombent à l'intérieur des clôtures de la station.

Ces travaux seront exécutés au moyen de ce

QUESTION.

RÉPONSE.

matériel par les soins de l'administration des chemins de fer de l'État.

Le montant des dépenses à faire de ce chef sera acquitté par le concessionnaire de la manière et à l'époque qui lui seront indiquées.

L'entretien et le renouvellement de la partie du raccordement et de ses dépendances établies à l'intérieur des clôtures seront faits par les soins de l'administration des chemins de fer de l'État.

De ce chef, le concessionnaire devra, à partir de la mise en exploitation, payer annuellement et par anticipation une redevance dont le montant sera stipulé dans l'autorisation spéciale.

ART. 9. — Le matériel des voies à établir à l'intérieur des clôtures de la station devra être entièrement conforme aux derniers types adoptés par l'État.

Les rails des voies à poser par le concessionnaire pèseront au moins 24 kilog. par mètre courant pour des portées de 1^m,00.

Tout le matériel devra être agréé par l'administration et posé sous la surveillance de ses agents.

Modifications et extensions.

ART. 10. — L'industriel raccordé sera tenu d'exécuter, à ses frais, tous les ouvrages de sécurité qui seront jugés nécessaires dans la suite. Il devra également modifier les dispositions des voies, soit pour augmenter le développement des garages, soit dans tout autre but, si l'administration le juge nécessaire pour faciliter le service.

Ces travaux seront régis par les articles 7, 8 et 9 ci-dessus.

Manœuvres.

ART. 12. — A défaut de stipulation contraire, les wagons destinés à l'embranchement seront pris dans la station, par les soins du concessionnaire, sur la voie à indiquer par le chef de station; ils y seront ramenés également par ses soins et classés dans l'ordre des stations de destination d'après les indications du fonctionnaire précité.

Ces manœuvres se feront aux heures à fixer par le chef de station.

La clef de la porte dont il est question à

QUESTION.

RÉPONSE.

l'article 7, sera déposée entre les mains de ce fonctionnaire.

Il sera stipulé, s'il y a lieu, une redevance pour les manœuvres spéciales qu'exigeront, dans la station, la mise des wagons à la disposition de l'établissement raccordé et la prise des wagons ramenés dans la station par ledit établissement.

ART. 15. — Il pourra être stipulé que la manœuvre des wagons se fera par les soins de l'État jusqu'à l'entrée du raccordement ou même plus loin, et ce, moyennant une taxe à déterminer dans chaque cas par l'autorisation spéciale.

Cette taxe sera calculée de façon à tenir compte des difficultés des manœuvres comparées à celles qui devraient être faites pour placer le wagon dans la cour aux marchandises.

Il pourra être stipulé un minimum obligatoire pour la perception de la taxe de manœuvres.

Les considérations qui ont déterminé l'adoption des stipulations reproduites ci-dessus ont été exposées de la manière suivante au personnel qui a pour mission d'en proposer l'application.

En général, un industriel ne construit un embranchement que si l'intérêt et l'amortissement des dépenses de premier établissement et les frais annuels d'entretien et d'exploitation qu'il a à supporter de ce chef sont notablement inférieurs aux frais annuels afférents au camionnage de ses marchandises.

De même, quel que soit son désir de favoriser la construction des embranchements particuliers qui rendent tant de services à l'industrie et au commerce du pays, l'administration ne doit accepter aucune charge inhérente à leur construction et à leur exploitation sans avantage correspondant.

Si le raccordement doit être une source de profit pour l'industrie, il est juste qu'il ne soit pas une cause de dépense improductive pour l'administration.

La construction d'un raccordement n'est pas une bonne opération, si elle n'est avantageuse à l'industrie qu'à la condition d'être une charge pour l'administration.

La construction d'un raccordement, en règle générale, n'est pas une bonne opération si la totalité des charges annuelles qui y sont affé-

QUESTION.

RÉPONSE.

rentes, qu'elles soient supportées par l'industrie ou par l'administration, ne sont pas inférieures aux charges totales afférentes au chargement et au déchargement dans la station et au camionnage des marchandises en provenance et en destination de l'établissement à raccorder.

L'instruction administrative dont il s'agit à l'article 2 de l'arrêté ministériel a pour but de fournir, à cet égard, les éléments d'appréciation nécessaires pour que le Département puisse statuer en connaissance de cause.

L'article 6 de l'arrêté met à la charge de l'établissement raccordé toutes les dépenses à résulter de la construction et de l'entretien de l'embranchement jusques et y compris l'excentrique ou la plaque de jonction aux voies de la station. Il en sera de même, le cas échéant, pour les modifications aux voies de la station que la construction de l'embranchement rendra nécessaires; mais il pourra en être autrement pour les extensions de voie qui seront exigées par la construction du raccordement.

Si l'établissement à raccorder se trouve du côté des voies principales où la station n'a pas de voie de garage, il faut en établir au moins une, car, en aucun cas, on n'admet que la voie de raccordement aille se souder directement à la voie principale.

Or, il s'agit d'un établissement nouveau devant donner lieu à un mouvement important, et, s'il est prouvé qu'il faudrait augmenter les voies de chargement et de déchargement et peut-être les voies de garage dont la station dispose, dans le cas où les marchandises en provenance et en destination de cet établissement seraient camionnées, l'administration ne peut pas laisser raisonnablement la dépense tout entière des voies de garage formant le complément du raccordement, à la charge de l'industriel. On comprend qu'elle la supporte, au besoin, dans les limites de ce que coûteraient les installations nouvelles auxquelles il faudrait pourvoir en cas de non-raccordement.

Mais s'il s'agit au contraire d'un établissement ne devant donner lieu qu'à un mouvement insignifiant et si la station dispose de toutes les ressources voulues pour la manutention des marchandises qu'il s'agit de charger et de décharger sur la voie de raccordement projetée, il n'y a pas de raison pour que l'administration supporte une partie quelconque des frais de construction et d'entretien auxquels ce raccordement et les voies de garage qui en dépendent doivent donner lieu.

QUESTION.

RÉPONSE.

Il en est de même lorsqu'il s'agit d'un établissement préexistant à raccorder. Si la station possède des installations en rapport avec son trafic, l'administration ne doit pas intervenir dans les dépenses du raccordement ou de ce qui en dépend, quelle que soit l'importance de l'établissement.

Si, au contraire, le raccordement projeté doit avoir pour résultat de rendre inutile des travaux d'extension devenus indispensables, l'administration ne doit pas refuser, le cas échéant, d'intervenir.

Les considérations qui précèdent, indiquent suffisamment la portée qui doit être donnée au § 2 de l'article 6.

L'article 12 maintient l'obligation pour l'établissement raccordé de prendre et de ramener dans la station les wagons qui lui sont destinés.

Mais l'article 15 prévoit qu'il pourra être dérogé à cette clause. Dans les stations importantes, il n'est pas toujours possible de laisser effectuer par les industriels l'enlèvement et le dépôt des wagons, et il sera parfois nécessaire que l'administration se charge de ce soin moyennant redevance.

Le dernier § de l'article 12 prévoit qu'une taxe pourrait être imposée même lorsque l'établissement raccordé vient prendre et remettre les wagons sur la voie qui lui est indiquée par le chef de station.

Il arrive souvent, en effet, que pour mettre ces wagons sur cette voie spéciale, on est obligé de faire des manœuvres qui n'exigent pas la mise en place et l'enlèvement des wagons à charger ou à décharger dans la station même. Il est juste que, le cas échéant, l'administration soit indemnisée à raison de ces manœuvres spéciales.

Le département veille à ce que ces règles soient appliquées de manière à encourager les industriels qui désirent raccorder leurs établissements aux chemins de fer de l'État.

Le but de cette question était de connaître les différents régimes auxquels sont soumis les raccordements industriels et les gares privées, principalement au point de vue des frais supplémentaires de transport appelés frais de traction.

Le Gouvernement, en rappelant les conditions de l'arrêté ministériel du 23 janvier 1876, ne produit pas les renseignements demandés.

QUESTION.

La confection de la carte générale des mines est-elle presque achevée?

QUESTION.

Quel est le degré d'avancement des chemins de fer en construction ou décrétés au 1^{er} janvier 1879?

RÉPONSE.

La direction de la carte générale des mines persiste à penser qu'elle pourra être achevée vers la fin de 1885 ou dans le courant de 1884.

Ce travail se subdivise, pour chacun des bassins de notre zone carbonifère, comme il suit :

1^o Exécution de coupes de 100 en 100 mètres, à l'échelle du 5.000^{es}, par des plans verticaux menés à toute profondeur parallèlement au plan méridien de Bruxelles, et s'étendant, suivant cette direction, jusqu'aux limites de la formation houillère;

2^o Exécution d'une projection, à la même échelle, d'une tranche de 50 mètres de hauteur verticale, sur des plans horizontaux passant à 150 et à 200 mètres sous le zéro d'Ostende.

Cette projection est dressée en raccordant entre eux les points d'intersection dans une même couche, des plans horizontaux passant par les deux extrémités de la tranche de 50 mètres dont il s'agit, avec le tracé des couches dans les plans verticaux des coupes;

3^o Le levé des points principaux existant à la surface des concessions et qui ne se trouvent pas renseignés sur la carte du dépôt de la guerre.

Ces opérations sont déjà assez avancées. Le Département a pu faire figurer, à l'Exposition universelle de Paris, en 1878, un spécimen de la carte du bassin de Liège, à l'échelle du 20.000^{es}. Le succès en a été grand, puisque cette carte a valu, au corps des mines, un diplôme d'honneur.

La section centrale en pourra juger par l'examen de l'exemplaire ci-joint.

RÉPONSE.

Les renseignements demandés par la section centrale sont consignés dans les tableaux I à IV ci-annexés auxquels est jointe une carte (annexe VII) figurant les chemins de fer énumérés dans les tableaux.

Les tableaux I à V se rapportent aux chemins de fer que l'État fait construire moyennant un prix kilométrique, à forfait. Le tableau VI a trait aux chemins de fer concédés proprement dits.

Le tableau I renseigne les lignes reprises par l'État ou construites en vertu de la Convention-loi des 25 avril et 4 juin 1870, antérieurement à la Convention-loi des 1^{er}-26 juin

QUESTION.

RÉPONSE.

1877. Ces lignes, toutes exploitées, mesurent ensemble 784,763 mètres.

Le tableau II se rapporte à une partie des lignes à construire en vertu de ladite Convention-loi des 1^{er}-26 juin 1877. Ce sont les sections que la Société de construction construit elle-même et qui mesurent ensemble 157 kilomètres environ. Les travaux sont faits à concurrence de 63 p. %.

Le tableau III se rapporte au restant des lignes à construire en vertu de la même Convention-loi des 1^{er}-26 juin 1877. Ce sont les sections dont la construction est confiée à la Banque de Belgique, en exécution d'un contrat passé le 7 mars 1878 entre la Société de construction et la Banque de Belgique. Ces sections mesurent ensemble 272 kilomètres environ. Les travaux ne sont faits qu'à concurrence de 4 p. %.

Le tableau IV renseigne les lignes à construire en vertu de la Convention-loi du 31 janvier - 13 mars 1875. Ces lignes mesurent 242 kilomètres environ. Les travaux sont faits à concurrence de 43 p. %.

Le tableau V concerne les lignes de Tirlemont à Moll et de Tongres à Neerlinter, construites par la Banque de Belgique, et du chemin de fer d'Aubel à Battice dont la construction est confiée à M. Closon. Les lignes de Tirlemont à Moll et de Tongres à Neerlinter mesurent ensemble 100 kilomètres. Les travaux sont faits à concurrence de 91.5 p. %. Les travaux du chemin de fer d'Aubel à Battice ne sont faits qu'à concurrence de 8 %.

Le tableau VI renseigne le degré d'avancement des sections en voie de construction des chemins de fer concédés proprement dits. Ces sections mesurent 80 kilomètres environ.

Voir les tableaux et la carte aux annexes nos 3, 4, 5, 6, 7, 8 et 9.

NOUVEAUX AMENDEMENTS.

Le rapport était achevé lorsque sous la date du 7 courant M. le Ministre a fait parvenir directement à M. le rapporteur divers amendements nouveaux que nous reproduisons ci-après.

Bruxelles, le 7 mars 1879.

A Monsieur le Rapporteur de la section centrale chargée d'examiner le Budget des Travaux publics pour l'exercice 1879.

MONSIEUR LE RAPPORTEUR,

Le travail de révision du Budget de mon Département pour l'exercice 1879 a été fait il y a plusieurs mois. Depuis lors, il a été reconnu nécessaire d'apporter à ce Budget quelques amendements nouveaux afin d'en mettre les allocations en rapport plus exact avec les exigences du service.

Je crois, Monsieur le Rapporteur, devoir vous faire parvenir directement le détail de ces amendements avec les explications qui les justifient, afin que la section centrale puisse les comprendre dans l'examen auquel elle se livre en ce moment.

CHAPITRE I^{er}.

ADMINISTRATION CENTRALE.

ART. 2. — *Traitements des fonctionnaires et employés.*

Litt. C. — Ponts et chaussées.

Il résulte des explications données dans la note justificative des amendements au projet du Budget (Doc. de la Chambre. — Session de 1878-1879, n° 32, p. 4) que l'on n'a prévu, pour 1879, que la moitié environ de l'augmentation de 47,450 francs demandée pour l'administration centrale des ponts et chaussées. Le Budget devant très-probablement être voté dans un délai assez rapproché, je propose d'y porter les trois quarts au lieu de la moitié de l'augmentation prévue, afin de ne pas avoir à différer l'application des mesures en vue desquelles elle est demandée.

De ce chef, il y a donc lieu d'augmenter l'allocation de . . fr. 2,550 »

D'autre part, le service des chemins de fer en construction exige absolument le concours d'un nouveau commis pour la prompte expédition des nombreuses affaires dont il est chargé.

De là une autre augmentation de 2,000 »

ENSEMBLE: « , fr. 4,550 »

La dotation du service des ponts et chaussées se trouvera, par conséquent, portée à 482,884 francs.

Litt. D. — Administration centrale des chemins de fer.

La part attribuée à ce service, dans l'allocation totale de l'article 2, est de 984,255 francs. Il est nécessaire de l'augmenter de 950 francs, représentant la moitié du traitement d'un nouveau commis à nommer, dans le courant de l'année, et de la porter conséquemment à 985,205 francs.

Par suite de ces propositions, l'allocation de l'article 2 qui avait été fixée, au Budget amendé, à 1,399,559 francs, serait portée à la somme de 1,405,039 francs.

CHAPITRE IV.

CHEMIN DE FER.

Ancien réseau. — Voies et travaux.

L'administration a jugé indispensable d'établir la délimitation exacte du domaine du chemin de fer et de créer, à cet effet, un service central qui groupera tous les renseignements relatifs à l'abornement, recueillis sur les différents points du réseau, soit par les fonctionnaires du service compétent, soit à l'intervention de géomètres des localités riveraines du railway.

Ce travail de centralisation serait confié à un fonctionnaire du rang de commis-chef.

L'insuffisance du personnel technique préposé au service de la voie réclame le concours de deux nouveaux sous-ingénieurs. D'un autre côté, il est désirable que les chefs et sous-chefs de section puissent se consacrer plus spécialement à la surveillance de la voie et des travaux, et qu'ils ne soient plus astreints, comme ils le sont aujourd'hui, à une besogne qui devrait être dévolue à des commis. C'est à cette fin qu'un renfort de six commis est sollicité pour les six sections les plus importantes.

Traction et matériel.

L'administration s'est trouvée, à de fréquentes reprises, dans la nécessité de placer à la tête d'ateliers ou de certains groupes de service, des ingénieurs qui sortaient directement des écoles et n'avaient nécessairement pas encore pu acquérir des notions pratiques suffisantes pour pouvoir remplir leur tâche dans les conditions désirables. Afin de remédier à cet état de choses, qui est contraire à l'intérêt du service, il a été décidé que, dorénavant, les sous-ingénieurs débuteraient au service de l'État, par un apprentissage d'une durée déterminée, soit à l'arsenal de Malines, soit dans l'un des grands ateliers du chemin de fer de l'État. C'est à cette fin qu'une extension de cadre comportant deux sous-ingénieurs est proposée.

Lignes nouvelles.

Dans le courant de l'année 1879, de nouvelles lignes viendront s'ajouter au réseau actuel et leur développement (270 kilomètres environ) nécessitera une

modification de la circonscription d'un des groupes et la création d'un groupe nouveau. La ligne d'Athus-Givet, etc., qui entre pour une part notable dans cet accroissement, devrait, par suite de sa situation géographique, se rattacher au groupe dont le siège est établi à Namur. Mais actuellement déjà ce groupe est trop étendu et ne pourrait l'être davantage encore sans préjudice pour la surveillance efficace du service. Il y a donc nécessité de le dédoubler par la création d'un nouveau groupe dont le siège serait établi à Arlon.

Les mesures qui viennent d'être indiquées ont pour conséquence diverses augmentations de crédits dont voici le détail :

4^e SECTION. — VOIES ET TRAVAUX.

ART. 53. — *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.*

(A. Ancien réseau.)

1 commis-chef pour la direction.	fr.	3,500	»
2 sous-ingénieurs (frais de déplacements compris).		7,000	»
6 commis		10,800	»
		<hr/>	
TOTAL	fr.	21,100	»
		<hr/>	

Il suffira des $\frac{1}{2}$ de cette augmentation pour 1879, soit . fr. 14,000 »

(B. Lignes nouvelles.)

Service d'exécution :

1 ingénieur en chef (frais de déplacements compris)	fr.	7,500	»
1 ingénieur-adjoint (frais de déplacements compris).		4,900	»
1 chef de bureau (frais de déplacements compris)		4,400	»
1 chef de section (frais de déplacements compris)		4,500	»
3 sous-chefs de section (frais de déplacements compris)		7,900	»
8 commis		14,400	»
Frais d'intérim.		700	»
		<hr/>	
TOTAL.	fr.	44,100	»
		<hr/>	

A REPORTER. . . fr. 14,000 »

REPORT.	fr.	14,000 »
La moitié de cette somme, soit	fr.	22,000 »
sera suffisante pour 1879	fr.	56,000 »
L'allocation de	fr.	1,093,750 »
proposée à l'article 55 serait ainsi portée à	fr.	<u>1,129,750 »</u>

2^e SECTION. — TRACTION ET MATÉRIEL.ART. 57. — *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.*

(A. Ancien réseau.)

2 sous-ingénieurs, 3,800 francs, dont les $\frac{2}{3}$, suffiront pour 1879.	fr.	5,900 »
--	-----	---------

(B. Lignes nouvelles.)

Services d'exécution :

1 ingénieur chef de service (frais de déplacements compris)	fr.	5,500 »
1 ingénieur-adjoint id.		4,900 »
1 commis-chef.		3,500 »
3 commis		9,000 »
TOTAL.	fr.	<u>22,500 »</u>

Il n'est demandé pour 1879 que les $\frac{2}{3}$ de cette somme, soit fr. 15,000 »

AUGMENTATION fr. 18,900 »

L'allocation proposée au Budget amendé étant de fr. 1,014,070 »

elle serait portée à fr. 1,032,970 »

3^e SECTION. — TRANSPORTSART. 62. — *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.*

(B. Lignes nouvelles.)

Service de la direction :

1 chef de division	fr.	6,500 »
1 chef de bureau.		4,400 »
A REPORTER.	fr.	<u>10,700 »</u>

	REPORT. fr.	10,700 »
2 commis-chefs		6,600 »
9 commis		16,200 »
Service d'exécution :		
1 inspecteur (frais de déplacements compris) fr.		7,500 »
1 contrôleur id. id.		5,600 »
1 vérificateur id. id.		4,350 »
2 premiers chefs-gardes id. id.		6,800 »
5 commis id. id.		9,000 »
	TOTAL. fr.	<u>66,750 »</u>

Comme il s'agit, en grande partie, d'un personnel à recruter, la moitié de cette augmentation, soit fr. 33,000 » suffira pour 1879.

L'allocation primitivement demandée étant de 7,400,940 »
 elle serait portée à fr. 7,433,940 »

4^e SECTION. — SERVICES COMMUNS

11

ART. 69. — *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.*

(B. Lignes nouvelles.)

1 sous-ingénieur à attacher à la commission de réception (frais de déplacements compris) fr.	5,500 »
2 contrôleurs pour le service des recettes (frais de déplacements compris)	11,200 »
1 contrôleur pour le service des matières (frais de déplacements compris)	5,600 »
1 commis pour le service de la commission de réception.	1,800 »
	<u>TOTAL. fr. 22,100 »</u>

Il n'est demandé pour 1879 que la moitié de cette somme, soit fr. 11,000 »
 L'allocation primitive qui était de 684,569 »
 serait par conséquent portée à fr. 695,569 »

Par suite des amendements qui viennent d'être indiqués, il y a lieu de porter :

L'allocation totale du chapitre I ^{er} à	fr. 1,786,799 »
Celle du chapitre IV.	57,658,379 »
Et le total du Budget à	84,469,102 »

Veillez, Monsieur le Rapporteur, agréer l'assurance de ma haute considération.

Le Ministre des Travaux publics,
SAINCTELETTE.

Les augmentations à résulter des amendements nouveaux de M. le Ministre s'élèvent ensemble à fr. 104,400 et se rapportent plus spécialement aux divers services du chemin de fer, ancien réseau et lignes nouvelles. Mentionnons cependant une augmentation de 4,550 francs au chapitre de ponts et chaussées, nécessitée par la mise à exécution de la création d'une seconde inspection générale, dans un délai plus rapproché qu'on ne l'avait supposé d'abord et par la nomination d'un nouveau commis.

Pour ce qui concerne le chemin de fer, ancien réseau, M. le Ministre propose de faire délimiter exactement le domaine du chemin de fer et de créer, à cet effet, un service central dont le travail sera confié à un fonctionnaire du rang de commis-chef.

Il croit nécessaire de renforcer la surveillance des voies et travaux et propose, à cet effet, la nomination de nouveaux sous-ingénieurs et de commis. Enfin, dans le but de permettre aux jeunes ingénieurs d'acquérir des notions pratiques, M. le Ministre a décidé que ces fonctionnaires devront débiter par un apprentissage d'une durée suffisante, soit à l'arsenal de Malines, soit dans un des grands ateliers de l'État. C'est pourquoi une extension de cadre est nécessaire.

Quant aux lignes nouvelles, il y a lieu, par suite de leur développement, et principalement de la mise en exploitation de la ligne d'Athus-Givet, de créer un groupe nouveau dont le siège serait établi à Arlon.

La section centrale, reconnaissant que ces augmentations sont parfaitement justifiées, adopte les propositions de M. le Ministre, formulées par voie d'amendement aux articles 2, 53, 57, 62 et 69.

L'ensemble du Budget, amendé par M. le Ministre, étant mis aux voix, est adopté à l'unanimité des membres présents de la section centrale.

La Chambre a ordonné le renvoi des dernières pétitions à la section centrale du Budget des Travaux publics; ce sont les suivantes :

1^o Des habitants de Ryckevorsel demandent que le chemin de fer projeté d'Anvers vers la ligne de Turnhout-Tilbourg par Brecht et Hoogstraeten se dirige par la vallée de la Marck sur le pont de Peperwoort pour aboutir à la station-frontière de Weelde-Merxplas;

2° Même demande des habitants de Rœvels, de Bar-le-Duc, de Furnhout, de Merxplas, de Poppel;

3° L'administration communale de Welden prie la Chambre d'aviser aux mesures à prendre pour délivrer la vallée du Haut-Escaut des inondations qui détruisent leurs récoltes;

4° Même demande de propriétaires et cultivateurs de Gavre, d'Asper, de Dickelvenne, de Synghem et d'Heurne;

5° Des propriétaires et cultivateurs à Brecht et à Westmalle demandent la construction d'une route pavée de Westmalle au canal de Turnhout par St-Job in t'Goor, et puis de Recht au hameau Sterhoven:

6° Des habitants du hameau de St-Antoine, sous Brecht, déclarent appuyer la demande des habitants de Brecht et de Westmalle ayant pour objet la construction d'une route pavée entre ces deux communes.

Même demande d'autres habitants de Brecht et d'habitants de Westmalle.

7° Les membres du conseil communal de Sauvenière demandent l'établissement d'une halte sur le chemin de fer de Taminés à Landen, dans la traverse de cette commune, au point dit Laid-bulot.

8° Les bourgmestre, industriels et habitants d'Aywaille, Comblain-au-Pont, Comblain-la-Tour, Paulseur, Esneux et Tilff demandent que le Gouvernement donne au canal de l'Ourthe une section plus grande, en le prolongeant jusqu'à Comblain-la-Tour; qu'il établisse le chemin de fer de l'Amblève, se reliant au railway de l'État à Comblain-au-Pont, et qu'il y ait une station à Aywaille.

9° Les membres de l'administration communale de Lorée demandent le prolongement du canal de l'Ourthe jusqu'à Comblain-la-Tour et l'établissement du chemin de fer de l'Amblève à Trois-Ponts se reliant à la ligne de l'État à Comblain-au-Pont.

10° Des habitants de Gand et de sa banlieue prient la Chambre de décréter l'exécution des travaux nécessaires pour empêcher les débordements de la Lys et de l'Escaut.

11° Le conseil communal de Villers-la-Loue demande l'établissement d'un point d'arrêt à Houdrigny, au passage à niveau du chemin de fer d'Athus à la Meuse.

12° Le sieur Bray demande qu'il soit accordé à tous les fonctionnaires de la douane une réduction de 50 p. % sur le prix de transport des chemins de fer.

13° Des membres du cercle commercial et industriel des négociants, industriels et cultivateurs de l'arrondissement d'Ypres, demandent l'achèvement du canal de jonction de la Lys à l'Yperlée et la reprise par l'État du réseau de chemin de fer de la Flandre occidentale.

14° Des membres de l'administration communale de Baerdeghem demandent l'établissement d'une station dans cette commune, sur le chemin de fer d'Anvers vers Douai.

15° Des cultivateurs à Maldeghem demandent l'approfondissement et l'élargissement du cours d'eau le Lede et de ses principaux affluents dont les eaux viennent annuellement détruire leurs récoltes et considérablement dégrader les chemins.

16° Des habitants de Merxplas demandent la construction d'un embranchement du chemin de fer d'Anvers vers l'Allemagne, pour relier le canton de Hoogstraeten à Turnhout.

17° Les sieurs Soenens et Vertrist, garde-barrières à Mouscron, prient la Chambre de faire porter leur rémunération au taux de celle de leurs collègues.

18° Des habitants de Beauvechain demandent la création, par l'État, d'une ligne de chemin de fer de Bruxelles (gare du Luxembourg) vers Tirlemont, en passant par Tervueren, Weert-S^t-Georges, Beauvechain, avec embranchement sur Jodoigne, Huy, Barvaux, Laroche, Bastogne et la frontière grand-ducale jusqu'à Arlon.

19° Le sieur Woygnet demande l'établissement d'une gare ou un point d'arrêt, même provisoire, au lieu dit Cabot, à Ruette, sur la ligne de Signeulx à Florenville.

20° Des habitants de Gemmenich demandent l'établissement d'une halte au chemin de fer, dans la traverse de cette commune.

21° Des piocheurs au chemin de fer de l'État, de Mouscron à Tournai, demandent une augmentation de salaire.

22° Les membres du conseil communal d'Aywaille demandent itérativement le prolongement du canal de l'Ourthe jusqu'à Comblain-la-Tour et la construction du chemin de fer de l'Amblève.

23° Des propriétaires et cultivateurs à Semmersache demandent que des mesures soient prises pour délivrer la vallée du Haut-Escaut du séjour prolongé des eaux.

La section centrale conclut au renvoi de ces pétitions à M. le Ministre des Travaux publics.

Le Rapporteur,
TH. PIEDBOEUF.

Le Président,
J. DESCAMPS.

ANNEXES.

ANNEXE N° 1.

*RELEVÉ par province des chemins vicinaux repris par l'État,
depuis 1870 jusqu'en 1878.*

PROVINCES.	DÉSIGNATION DES CHEMINS.	LONGUEUR en mètres.	LONGUEUR TOTALE par province.
Anvers.	Vieux-Turnhout par Arendonck, à la frontière néerlandaise, vers Eindhoven.	10,510	10,510 mètr., soit 10 kilom.
Brabant.	Perek à Peuthy.	3,526	
	Dieghem à Saventhem.	4,740	59,658 mètr., soit 59 kilom.
	Prolongement de la route concédée d'Auderghem à Boitsfort jusqu'à la route provinciale de Bruxelles à La Hulpe	570	
	Uccle au Vivier-d'Oie, sur la route de Bruxelles vers Trèves	3,500	
	Louvain à Mont-S'-Jean	20,000	
	Genappe à La Hulpe.	18,468	
	Elewyt à Epeghem.	2,854	
Flandre occidentale.	Aelbeke à la frontière française, par Mouscron et Mont-à-Leux	4,313	
	Wyngene au hameau den Hille	3,700	
	Denterghem à Aerseele.	3,980	
	Plasschendaele à Eerneghem	9,186	
	Heyst par Ramscappelle, à la route de Bruges à l'Écluse	4,767	
Flandre orientale.	Hambeke à Deurle	15,150	20,922 mètr., soit 20 kilom.
	Beveren à l'Escaut (partie située sur le territoire de la commune de Basel).	3,772	
Hainaut.	Frasnes à Ellezelles	9,948	44,250 mètr., soit 44 kilom.
	Mellet à Fleurus	6,625	
	Binche à Bois Bourdon.	14,657	
	Thulin par Élouges et Roisin, à la frontière française, vers Wargnies	13,000	
Liège.	Huy à Dinant par Obey, Florée, Spontin et Dorine (partie située dans la province de Liège).	7,753	
	Tongres à la route de Hannut à Namur par Oreye et Moxhe (partie située dans la province de Liège).	19,000	
	Hannut à Gingelom par Cras-Avernas et Montenaeken (partie située dans la province de Liège)	6,489	

PROVINCES.	DÉSIGNATION DES CHEMINS.	LONGUEUR en mètres.	LONGUEUR TOTALE par province.
Liège (suite).	Huy à Ramet	10,645	150,856 mètr., soit 150 kilom.
	Waremmé à Lens-S'-Remy	11,289	
	Fraineux à Ombret	7,200	
	Wandre à Julémont.	15,000	
	Huy à Burdinne	12,180	
	Angleur à Esneux.	16,220	
	Esneux à Hamoir.	15,066	
	Amay au pont d'Ombret	1,014	
Limbourg.	Tongres à la route de Hannut à Namur par Oreya et Moxhe (partie située dans la province de Limbourg).	7,000	44,444 mètr., soit 44 kilom.
	Stevooft par Curange et Stockroy à la route de Hasselt à Beeringen .	13,000	
	Diest à Tessenderloo.	8,350	
	Loozen à Alken.	12,500	
	Gingelom à Hannut par Montenaeken et Cras-Avernas (partie située dans la province de Limbourg).	3,594	
Luxembourg.	Houdrigny à la frontière française	4,763	37,419 mètr., soit 37 kilom.
	Jamoigne à Marbehan	10,344	
	Cherain à Bovigny-Courtil	5,000	
	Pont de Gomery à Ethe.	3,002	
	Érezée à Samrée	12,710	
	Cugnon à la route des Ardoisières	1,800	
Namur.	Ciney à Pessoux	5,000	146,644 mètr., soit 146 kilom.
	Namur à Perwez	16,217	
	Leignon à Achène.	4,506	
	Biesme à Agimont	27,966	
	Wasseige à Tavier	7,702	
	Dinant à Huy par Dorinne, Spontin, Florée et Ohey (partie située dans la province de Namur).	28,255	
	Gramtine à Samson	15,858	
	Gerpennes à Walcourt	11,300	
	Ciney à Celles par Conneux.	10,080	
	Bièvre à Houdremont.	5,700	
	Champion à Wasseige	14,066	
	TOTAL GÉNÉRAL.		520,609 mètr., soit 520 kilom. ou 104 lieues.

ANNEXE N° 2.

RELEVÉ, par province et par année de l'emploi, depuis le 1^{er} juillet 1870 jusqu'au
et pour subsides en faveur

	Anvers.		Brabant.		Fl. occidentale.		Fl. orientale.	
ANNÉE 1870.	Routes . .	59,800 »	»	»	10,000 »	»	»	»
	Subsides.	18,000 »	77,800 »	22,123 »	22,123 »	»	10,000 »	58,685 »
	Ponts . .	»	»	»	»	»	»	»
— 1871.	Routes . .	44,020 58	»	142,740 03	»	»	22,700 »	»
	Subsides.	33,900 »	77,920 58	20,956 »	103,696 63	1,274 »	61,117 09	59,748 »
	Ponts . .	»	»	»	»	59,843 60	»	82,448 »
— 1872.	Routes . .	121,931 »	»	659,399 44	»	65,447 58	»	94,445 »
	Subsides.	45,617 »	107,548 »	31,456 »	732,520 54	17,800 »	183,395 02	22,587 »
	Ponts . .	»	»	41,665 10	»	102,146 54	»	117,032 »
— 1873.	Routes . .	204,314 »	»	»	»	262,800 95	»	170,882 16
	Subsides.	16,800 »	221,114 »	60,790 »	488,071 71	17,700 »	717,125 54	34,590 »
	Ponts . .	»	»	427,281 71	»	436,624 39	»	205,472 16
— 1874.	Routes . .	182,968 52	»	126,141 50	»	81,981 »	»	100,989 »
	Subsides.	12,150 »	195,118 52	40,950 »	218,264 02	4,000 »	188,777 68	39,964 »
	Ponts . .	»	»	51,172 52	»	102,796 68	»	140,953 »
— 1875.	Routes . .	348,858 »	»	93,083 58	»	165,567 71	»	4,898 15
	Subsides.	21,757 »	370,615 »	55,722 »	155,195 38	»	222,423 27	62,309 »
	Ponts . .	»	»	6,390 »	»	56,855 56	»	223,286 74
— 1876.	Routes . .	151,817 68	»	»	»	177,672 60	»	95,400 »
	Subsides.	11,600 »	163,417 68	108,469 »	475,469 »	»	214,410 60	73,640 »
	Ponts . .	»	»	367,000 »	»	36,738 »	»	169,040 »
— 1877.	Routes . .	252,048 »	»	»	»	10,840 32	»	49,367 14
	Subsides.	34,300 »	286,348 »	61,675 »	61,675 »	13,000 »	53,874 52	88,808 »
	Ponts . .	»	»	»	»	28,034 »	»	241,062 75
— 1878.	Routes . .	»	»	30,745 05	»	»	»	97,105 26
	Subsides.	47,315 »	55,815 »	103,806 »	488,328 10	15,000 »	52,999 »	59,990 »
	Ponts . .	8,500 »	»	353,975 05	»	17,999 »	»	157,095 26
TOTAL par province pour toute la période		1,615,696 58		2,805,341 58		1,686,121 82		1,375,074 91

31 décembre 1878, des crédits spéciaux alloués pour constructions de routes et de ponts de chemins vicinaux.

Hainaut.	Liège.	Limbourg.	Luxembourg.	Namur.
0,862 " }	" }	67,755 94 }	" }	" }
46,744 " } 53,606 "	25,726 " } 25,726 "	" } 67,755 94	" } "	12,735 " } 12,735 "
" }	" }	" }	" }	" }
128,026 05 }	108,405 10 }	185,746 14 }	251,586 12 }	03,735 24 }
58,141 " } 164,167 93	4,015 " } 145,048 16	" } 185,746 14	" } 251,586 12	7,727 " } 101,482 24
" }	32,628 " }	" }	" }	" }
" }	" }	77,486 86 }	215,635 02 }	22,340 29 }
41,438 " } 41,438 "	" } 60,000 "	12,897 " } 90,383 86	" } 215,635 02	21,072 " } 472,637 75
" }	60,000 " }	" }	" }	420,216 46 }
18,370 18 }	" }	214,415 " }	174,037 " }	" }
106,820 " } 125,100 18	28,696 " } 68,696 "	26,500 " } 240,915 "	13,726 " } 326,622 21	7,625 " } 274,108 74
" }	40,000 " }	" }	138,830 21 }	266,483 74 }
" }	" }	77,559 " }	" }	" }
148,020 " } 148,020 "	24,100 " } 57,246 48	833 " } 78,392 "	8,766 " } 8,766 "	18,625 " } 30,625 "
" }	53,050 48 }	" }	" }	18,000 " }
" }	134,015 " }	" }	" }	68,843 84 }
70,761 " } 70,761 "	41,780 " } 229,735 54	22,886 " } 22,886 "	11,865 " } 46,865 "	12,786 " } 174,647 65
" }	53,935 54 }	" }	35,000 " }	93,017 79 }
" }	" }	38,428 52 }	" }	23,893 " }
106,131 " } 112,780 "	58,775 " } 128,525 "	84,764 " } 125,192 52	42,684 " } 42,684 "	20,855 " } 343,790 86
6,640 " }	60,750 " }	" }	" }	209,042 86 }
" }	252,571 73 }	" }	145,497 " }	17,932 66 }
107,947 " } 107,947 "	120,986 " } 475,537 75	19,889 " } 19,889 "	25,065 " } 168,560 "	13,253 " } 171,135 66
" }	91,000 " }	" }	" }	137,900 " }
87,678 02 }	61,528 29 }	105,128 71 }	66,274 55 }	" }
115,227 " } 330,697 92	88,661 " } 210,679 29	15,882 " } 209,010 71	47,328 " } 115,602 55	50,082 90 }
127,792 " }	60,490 " }	" }	" }	32,051 " }
1,164,508 03	1,397,214 "	1,038,167 17	1,174,310 80	1,660,316 78

(48)

(49)

ANNEXE N° 3.

RELEVÉ

DES

PONTS CONCÉDÉS

REVENANT

A L'ÉTAT, AUX PROVINCES OU AUX COMMUNES.

<p>COMMUNE</p> <p>sur</p> <p>le territoire de laquelle</p> <p>LE PONT</p> <p>est situé.</p>	<p>NOM</p> <p>DU PONT.</p>	<p>DÉSIGNATION :</p> <p>1° du fleuve, de la rivière ou du canal sur lequel le PONT est établi;</p> <p>2° de la route au passage de laquelle le PONT est affecté.</p>	<p>LONGUEUR</p> <p>DU PONT.</p>	<p>LARGEUR</p> <p>DU PONT.</p>	<p>LE PONT</p> <p>est-il</p> <p>FIXE</p> <p>ou</p> <p>MOBILE ?</p>	<p>LE PONT</p> <p>est-il construit entièrement en maçonnerie ou est-il recouvert d'un tablier métallique ou en bois?</p> <p>Y-a-il des trottoirs?</p> <p>Quelle en est la largeur ainsi que celle de la voie carrossable?</p>	<p>DATE</p> <p>de</p> <p>L'ARRÊTÉ</p> <p>accordant</p> <p>la concession.</p>	<p>DATE</p> <p>à laquelle</p> <p>LE PONT</p> <p>a été livré</p> <p>à la circulation.</p>	<p>ÉPOQUE</p> <p>à laquelle</p> <p>LA CONCESSION</p> <p>a</p> <p>commencé.</p>
---	-----------------------------------	---	--	---------------------------------------	---	--	--	--	--

PROVINCE

PONTS REVENANT

1. Entre Boom et Petit-Willebroeck.	Pont de Boom	1° Rupel; 2° Route provinciale de Boom à Willebroeck.	259 ^m ,40 y compris les tablettes des culées et les murs en retour.	6 ^m ,50 avec les trottoirs	Pont fixe avec une partie mobile tournant au-dessus de la passe navigable.	Les piles et les culées sont en maçonnerie. Le pont est recouvert d'un tablier métallique. Il y a un trottoir de 1 mètre de largeur de chaque côté de la voie carrossable; celle-ci a 4 ^m ,50 de largeur.	8 avril 1850.	25 janv. 1855.	Le 25 janv. 1855 a commencé le terme de 90 ans de perception du péage.
-------------------------------------	----------------------	---	---	--	--	--	---------------	----------------	--

DURÉE de LA CONCESSION.	ÉPOQUE à laquelle LA CONCESSION expirera.	MONTANT de la DÉPENSE d'exécution.	SUBSIDES fournis par			TARIFS DES PÉAGES perçus		PRODUIT annuel DES PÉAGES.	OBSERVATIONS.
			l' ÉTAT.	la PROVINCE.	les COMMUNES ou les PARTICULIERS.	DU CHEF DU PASSAGE sur LE PONT.	DU CHEF du passage des bateaux sous LE PONT.		

D'ANVERS.**A L'ÉTAT.**

90 ans.	25 janv 1945.	Dépense réelle inconnue.—La Société paraît avoir émis pour 500,000 francs d'actions.				<p>1° Une personne, portant ou non des objets du poids de 50 kilogrammes au plus. 0.04</p> <p>2° Un habitant de Boom ou de Willebroeck. 0.02</p> <p>3° Vivres et marchandises transportés sans le secours de chevaux, mulets, ânes ou voitures et pesant au plus 50 kilogrammes 0.04</p> <p>4° Pour chaque poids de 10 kilogrammes au delà de 50. 0.02</p> <p>5° Cheval ou mulet, avec bride et valise 0.21</p> <p>6° Cheval ou mulet chargé 0.17</p> <p>7° Cheval ou mulet non chargé. 0.15</p> <p>8° Ane ou ânesse chargé 0.15</p> <p>9° Ane ou ânesse non chargé 0.11</p> <p>10° Cheval, mulet, bœuf, vache, âne ou ânesse, employés à l'agriculture ou conduits à la prairie et en revenant 0.08</p> <p>11° Bœuf ou vache appartenant à des marchands et destinés à la vente. 0.19</p> <p>12° Veau ou porc 0.04</p> <p>13° Mouton, bouc, chèvre, cochon de lait et couple d'oies ou de dindons. 0.02</p> <p>Quand le nombre de moutons, boucs, chèvres et cochons de lait et celui des couples d'oies ou de dindons dépasse 50, la taxe est diminuée d'un quart. Lorsque les moutons, boucs ou chèvres sont conduits à la prairie ou qu'ils en reviennent, la taxe est réduite à moitié.</p> <p>14° Le conducteur de chevaux, mulets, ânes, bœufs, etc. 0.02</p> <p>15° Voiture à deux roues, sur ressorts ou soupentes, attelée d'un cheval ou mulet, y compris le conducteur 0.52</p> <p>16° Voiture à quatre roues, sur ressorts ou soupentes, attelée d'un cheval ou mulet, y compris le conducteur 0.42</p> <p>17° Voiture à quatre roues, sur ressorts ou soupentes, attelée de deux chevaux ou mulets, y compris le conducteur. 0.55</p> <p>Les personnes occupant les voitures mentionnées aux n° 15, 16 et 17, seront tenues au paiement de la taxe portée au n° 1 ou 2.</p> <p>18° Charrette chargée et attelée d'un cheval ou mulet ou de deux bœufs, y compris le conducteur 0.32</p> <p>19° Charrette chargée et attelée de deux chevaux ou mulets ou de quatre bœufs, y compris le conducteur. 0.42</p>	15,000 »
---------	---------------	--	--	--	--	---	----------

COMMUNE sur le territoire de laquelle LE PONT est situé.	NOM DU PONT.	DÉSIGNATION : 1° du fleuve, de la rivière ou du canal sur lequel le PONT est établi; 2° de la route au passage de laquelle le PONT est affecté.	LONGUEUR DU PONT.	LARGEUR DU PONT.	LE PONT est-il FIXE ou MOBILE ?	LE PONT est-il construit entièrement en ma- çonnerie ou est-il recouvert d'un ta- blier métallique ou en bois? Y-a-t-il des trottoirs? Quelle en est la largeur ainsi que celle de la voie carrossable?	DATE de L'ARRÊTÉ accordant la concession.	DATE à laquelle LE PONT a été livré à la circulation.	ÉPOQUE à laquelle LA CONCESSION a commencé.
1. Entre Boom et Petit-Willebroeck.	Pont de Boom	1° Ruppel; 2° Route provinciale de Boom à Willebroeck.	259 ^m ,40 y compris les ta- blettes des culées et les murs en retour.	6 ^m ,50 avec les trottoirs.	Pont fixe avec une partie mo- bile tournant au-dessus de la passe naviga- ble.	Les piles et les culées sont en ma- çonnerie. Le pont est recouvert d'un tablier métallique. Il y a un trottoir de 1 mètre de largeur de chaque côté de la voie carrossable; celle-ci a 4 ^m ,50 de largeur.	8 avril 1850.	25 janv. 1853.	Le 25 janv. 1853 a commencé le terme de 90 ans de perception du péage.

PONTS REVENANT

NÉ

PONTS REVENANT

Muysen (1)	Pont de Muysen	1° La Dyle; 2° Chemin de Muysen à Rymenam.	23 ^m ,90 y compris les culées	3 ^m ,35	Le pont a une travée mobile (pont-levis).	Le pont est entièrement en bois. Il est sans trottoirs. La largeur en est de 3 ^m ,58. La largeur carrossable est de 2 ^m ,68.	3 avril 1782.	Inconnue.	3 avril 1782.
----------------------	--------------------------	---	--	--------------------	---	---	---------------	-----------	---------------

DURÉE de LA CONCESSION.	ÉPOQUE à laquelle LA CONCESSION expirera.	MONTANT de la DÉPENSE d'exécution.	SUBSIDES fournis par			TARIFS DES PÉAGES perçus		PRODUIT annuel DES PÉAGES.	OBSERVATIONS.
			l' ÉTAT.	la PROVINCE.	les COMMUNES ou les PARTICULIERS.	DU CHEF DU PASSAGE sur LE PONT.	DU CHEF du passage des bateaux sous LE PONT.		
90 ans.	25 janv. 1943.	Dépense réelle inconnue. — La Société paraît avoir émis pour 500,000 francs d'actions.				20° Charrette chargée et attelée de trois chevaux ou mulets, y compris le conducteur 0.53 21° Charrette attelée d'un cheval ou mulet ou de deux bœufs et chargée de fumier ou rentrant des récoltes, y compris le conducteur. 0.21 22° Charrette vide, attelée d'un cheval ou mulet ou de deux bœufs, y compris le conducteur. 0.21 23° Charrette vide, attelée d'un cheval ou mulet ou de deux bœufs et employée au transport du fumier ou à la rentrée des récoltes, y compris le conducteur . . . 0.15 24° Charrette chargée ou vide, attelée d'un âne ou d'une ânesse, y compris le conducteur. 0.15 25° Chariot chargé, attelé d'un cheval ou mulet ou de deux bœufs, y compris le conducteur. 0.42 26° Chariot chargé, attelé de deux chevaux ou mulets ou de quatre bœufs, y compris le conducteur. 0.55 27° Chariot chargé, attelé de trois chevaux ou mulets, y compris le conducteur 0.74 28° Chariot vide, attelé d'un cheval ou mulet ou de deux bœufs, y compris le conducteur. 0.25	15,000 »		

A LA PROVINCE.

ANT.

AUX COMMUNES.

De 25 en 25 ans.	3 avril 1882.	12,000 (suivant estimation).				Par personne 1 liard. Par bête à cornes 2 liards. Par veau 1 liard. Par cheval 1 sol. Par charrette attelée d'un cheval 6 liards. Par charrette attelée de deux ou plusieurs chevaux, 3 liards, pour chaque cheval au-dessus d'un. Par chariot attelé de deux chevaux 9 liards. Par chariot attelé de plus de deux chevaux, 3 liards, pour chaque cheval au dessus de deux. Par âne 1 sol. Pour chaque charrette attelée d'un ou plusieurs ânes 6 liards. (Extrait de l'octroi de concession.)	1,400 » Suivant déclaration du propriétaire.	(¹) Ce pont est renseigné ci-après dans la province de Brabant; il ne figure dans la province d'Anvers que pour mémoire.
------------------	---------------	---------------------------------	-------	-------	-------	--	--	---

COMMUNE sur le territoire de laquelle LE PONT est situé.	NOM DU PONT.	DÉSIGNATION : 1° du fleuve, de la rivière ou du canal sur lequel le PONT est établi; 2° de la route au passage de laquelle le PONT est affecté.	LONGUEUR DU PONT.	LARGEUR DU PONT.	LE PONT est-il FIXE ou MOBILE ?	LE PONT est-il construit entièrement en maçonnerie ou est-il recouvert d'un tablier métallique ou en bois? Y-a-il des trottoirs? Quelle en est la largeur ainsi que celle de la voie carrossable ?	DATE de L'ARRÊTÉ accordant la concession.	DATE à laquelle LE PONT a été livré à la circulation.	ÉPOQUE à laquelle LA CONCESSION a commencé.
1. Rymenam (1)	Pont de Rymenam . . .	1° La Dyle; 2° Chemin de Rymenam à Boortmeerbeek.	28 ^m ,90 y compris les murs en retour.	5 ^m ,50	Le pont a une travée mobile (pont tournant).	Le pont est en maçonnerie; il est recouvert d'un tablier en bois. Il est sans trottoirs. La largeur en est de 5 ^m ,45. La largeur carrossable est de 2 ^m ,74	9 avril 1786. 25 janv. 1858. 28 oct. 1862.	1786.	1786.
Haecht et Keerbergen (1)	Pont de Hansbrug . . .	1° La Dyle; 2° Chemin de Muysen à Rymenam.	55 ^m ,10 y compris les murs en retour.	5 ^m ,50	Le pont a une travée mobile (pont tournant).	Le pont est en maçonnerie; il est recouvert d'un tablier en bois. Il est sans trottoirs. La largeur en est de 5 ^m ,48. La largeur carrossable est de 2 ^m ,28.	1821.	1824.	1821.
2. Hingene		Cours d'eau: L'Eykenvliet.							

DURÉE de LA CONCESSION.	ÉPOQUE à laquelle LA CONCESSION expirera.	MONTANT de la DÉPENSE d'exécution.	SUBSIDES fournis par			TARIFS DES PÉAGES perçus		PRODUIT annuel DES PÉAGES.	OBSERVATIONS.
			l' ÉTAT.	la PROVINCE.	les COMMUNES ou les PARTICULIERS.	DU CHEF DU PASSAGE sur LE PONT.	DU CHEF du passage des bateaux sous LE PONT.		
25 ans à partir du 9 avril 1862.	9 avril 1887.	23,700				Par personne. 0.15 Par charrette ou voiture à un cheval. 0.07 Un cheval en plus 0.05 Par cheval non attelé. 0.05 Par bœuf, vache, cochon 0.015 Par mouton. 0.005		1,100 • Prix actuel de la location.	La concession a été consentie par le gouvernement autrichien en 1786. Elle a été renouvelée ensuite, notamment, par arrêtés royaux du 25 janvier 1858 et du 28 octobre 1862. A cette dernière date, elle a été prolongée de 25 ans à partir du 9 avril 1862. Le pont appartient pour $\frac{2}{3}$ à la commune de Rymenam et pour $\frac{1}{3}$ à la famille de Poupeze. (Renseignements fournis par l'administration communale de Rymenam). (¹) Ce pont est également renseigné pour mémoire dans la province de Brabant.
A perpétuité.		21,770				Par personne. 0.02 Par voiture ou charrette 0.10 Par cheval attelé 0.05 Par cheval monté 0.09 Par cheval, bœuf, vache. 0.04 Par brouette, mouton, chèvre 0.02		1,505 • Prix actuel de la location.	Le pont appartient par parts égales aux communes de Haecht et Keerbergen. (¹) Ce pont est renseigné ci-après dans la province de Brabant; il ne figure dans la province d'Anvers que pour mémoire. Les péages se perçoivent au profit du duc d'Ursel. L'administration communale n'a pu fournir aucun autre renseignement.

COMMUNE <small>sur</small> le territoire de laquelle LE PONT est situé.	NOM DU PONT.	DÉSIGNATION : 1° du fleuve, de la rivière ou du canal sur lequel le PONT est établi; 2° de la route au passage de laquelle le PONT est affecté.	LONGUEUR DU PONT.	LARGEUR DU PONT.	LE PONT est-il FIXE ou MOBILE ?	LE PONT est-il construit entièrement en maçonnerie ou est-il recouvert d'un tablier métallique ou en bois? Y-a-t-il des trottoirs? Quelle en est la largeur ainsi que celle de la voie carrossable?	DATE de L'ARRÊTÉ accordant la concession.	DATE à laquelle LE PONT a été livré à la circulation.	ÉPOQUE à laquelle LA CONCESSION a commencé.
---	----------------------------	--	---------------------------------	--------------------------------	--	---	---	---	---

PROVINCE

PONTS REVENANT

NÉ

PONTS REVENANT

NÉ

PONTS REVENANT

1. Testelt	Sans nom	1° Démer, rivière navigable; 2° Chemin de grande communication reliant la station de Testelt à la route de Louvain à Diest, par Aerschot.	19 ^m ,40	5 ^m ,55	Pont tournant.	Tablier en bois sans trottoirs. La largeur de la voie carrossable est de 5 ^m ,55.	(1)	(1) Le pont a été reconstruit en 1862-1865.	(1)
2. Beteecom	Pont de Rivieren	1° Le Démer; 2° Chemin de Gebrode à Beggynendyck.	28 ^m ,90	5 ^m ,60	Partie fixe et partie tournante.	Culées et pile en maçonnerie, tablier en bois. Pas de trottoirs. La voie carrossable a une largeur de 5 ^m ,05.	5 janv. 1860.	1 ^{er} janv. 1860.	5 janv. 1860.
3. Haecht et Keerbergen	Pont de Haensbrug	1° Rivière la Dyle; 2° Chemin de Haecht à Putte.	35 ^m ,10	5 ^m ,50	Partie fixe et partie tournante.	Culées et pile en maçonnerie, tablier en bois. Pas de trottoirs. Voie carrossable 2 ^m ,28.	29 janv. 1821. (1)	Vers 1821.	Ignorée.

DURÉE de LA CONCESSION.	ÉPOQUE à laquelle LA CONCESSION expirera.	MONTANT de la DÉPENSE d'exécution.	SUBSIDES fournis par			TARIFS DES PÉAGES perçus		PRODUIT annuel DES PÉAGES.	OBSERVATIONS.
			l' ÉTAT.	la PROVINCE.	les COMMUNES ou les PARTICULIERS.	DU CHEF DU PASSAGE sur LE PONT.	DU CHEF du passage des bateaux sous LE PONT.		

DE BRABANT.

NANT A L'ÉTAT.

ANT.

A LA PROVINCE.

ANT.

AUX COMMUNES.

(¹)	(¹)	20,599	Département de l'Intérieur : 6,436	1,500	Commune de Testelt : 5,108 67	Une charrette attelée d'un cheval 0.08 Une charrette attelée de deux chevaux 0.12 Un chariot attelé de deux chevaux 0.14 Pour chaque cheval en plus 0.05 Pour chaque cheval non attelé 0.04 Pour un bœuf ou mulet 0.05 Pour une vache ou veau 0.02 Pour un cochon ou mouton 0.01		110 °	(¹) Dans les archives de la maison communale de Testelt on n'a pu trouver ni l'arrêté accordant la concession du pont, ni la date à laquelle le pont a été livré à la circulation, ni l'époque à laquelle la concession a commencé, ni celle à laquelle elle expirera.
21 ans.	5 janv. 1881.	27,800	Département des Travaux publ. : 5,000	14,000	Commune de Messelbroek : 2,554 55	Charrette attelée d'un cheval 0.52 Pour chaque cheval en plus 0.12 Pour chaque cheval ou mulet non attelé 0.12 Pour un bœuf, une vache, un âne, une génisse 0.12 Pour un mouton, un veau, un porc 0.05 Pour une personne 0.02	Néant.	1,130 °	
Illimitée.	A perpétuité.	fl. 5,982.88 pour les 2 communes.	Néant.	Néant.	Néant.	Par personne 0.02 Il y a aussi un péage pour les bestiaux (²).	Néant.	Droit de perception adjudgé en dernier lieu pour 1,505 fr. pour les deux com- munes.	(²) Les communes intéressées n'ont pas encore fourni le tarif de ce péage.

COMMUNE sur le territoire de laquelle LE PONT est situé.	NOM DU PONT.	DÉSIGNATION : 1° du fleuve, de la rivière ou du canal sur lequel le PONT est établi; 2° de la route au passage de laquelle le PONT est affecté.	LONGUEUR DU PONT.	LARGEUR DU PONT.	LE PONT est-il FIXE ou MOBILE ?	LE PONT est-il construit entièrement en maçonnerie ou est-il recouvert d'un tablier métallique ou en bois? Y-a-il des trottoirs? Quelle en est la largeur ainsi que celle de la voie carrossable?	DATE de L'ARRÊTÉ accordant la concession.	DATE à laquelle LE PONT a été livré à la circulation.	ÉPOQUE à laquelle LA CONCESSION a commencé.
Rymenam (1)	Pont de Rymenam	1° Rivière la Dyle; 2° Chemin de Boortmeerbeek à Rymenam.	28 ^m ,90	5 ^m ,50	Partie fixe et partie tournante.	Culées et pile en maçonnerie; tablier en bois. Pas de trottoirs. Voie carrossable 2 ^m ,74.	28 oct. 1862.	1787.	9 avril 1787.
4. Muysen	Pont de Muysen	1° Rivière la Dyle; 2° Chemin de Muysen à Bonheyden.	25 ^m ,90	5 ^m ,55	Travée mobile (pont-levis).	Entièrement en bois Sans trottoirs. Voie carrossable 2 ^m ,68.	5 avril 1782.	Vers 1782.	Vers 1782.

PROVINCE DE LA

PONTS REVE

1. Termonde	Grand pont	1° Escaut; 2° Route de l'État de Saint-Nicolas, par Termonde, à Grammont.	74 ^m ,50	4 ^m ,25	Partie fixe et partie mobile.	Piles en maçonnerie. Tablier métallique. Deux trottoirs chacun de 0 ^m ,75 de largeur. Voie carrossable de 2 ^m ,75 de largeur.	Convention du 26 janv. 1826, approuvée par arrêté des États députés du 4 février 1826 et par arrêté royal du 14 février suivant.	1 ^{er} janv. 1827.	1 ^{er} janv. 1827.
2. Hamme	Pont de Hammebrug	1° Durme; 2° Route concédée revenant à l'État de Grembergen à Kettermuyt.	71 ^m ,50	4 ^m ,75	Pont fixe avec une travée mobile.	Palées, tablier et platelage en charpente. Sans trottoirs. Largeur de la voie carrossable 4 ^m ,75.	Arrêtés royaux du 20 juin 1834 et du 16 juin 1840.	En déc. 1827. Ce pont, construit par l'administration des domaines, a été concédé en 1854.	25 sept. 1841.

DURÉE de LA CONCESSION.	ÉPOQUE à laquelle LA CONCESSION expirera.	MONTANT de la DÉPENSE d'exécution.	SUBSIDES fournis par			TARIFS DES PÉAGES perçus		PRODUIT annuel DES PÉAGES.	OBSERVATIONS.
			l' ÉTAT.	la PROVINCE.	les COMMUNES ou les PARTICULIERS.	DU CHEF DU PASSAGE sur LE PONT.	DU CHEF du passage des bateaux sous LE PONT		
»	1877.	27,000	»	»	18,000 fr. par la commune; 9,000 fr. par la famille Poupez.	Par personne 0.05 Par voiture attelée d'un cheval 0.14		1,100	(¹) Ce pont est renseigné dans la province d'Anvers, il ne figure dans la province de Brabant que pour mémoire.
»	1882.	12,000	Néant.	Néant.	Néant.	Par personne, aller et retour 0.02 Par cheval. 0.10 Par voiture à un cheval 0.14 Par voiture à deux chevaux 0.20 Pour une bête à cornes 0.05 Pour un veau 0.02	Néant.	de 1,200 à 1,400	

FLANDRE ORIENTALE.

NANT A L'ÉTAT.

50 ans; prorogée pour 5 ans par arrêté royal du 2 mai 1877.	31 déc. 1876. 31 déc. 1879.			20,587 fl. ou 45,147,08 fr. par la ville seule.	Pour chaque piéton 1 1/2 c. Pour chaque mulet ou bœuf 2 1/2 » Pour chaque cheval, mulet ou bœuf attelé 5 » Pour chaque brebis, mouton ou porc. 1 1/2 »	Navire de mer de 225 tonn. des Pays-Bas de 5 dans un last 77 1/2 Navire de mer de 150 à 224 pareils ton- neaux . . . 51 1/2 Navire de mer d'une moindre capacité et bateaux employés à la navigation inté- rieure, au-dessus de 15 tonn. . . . 26 Tous bateaux de 15 l. et au-dessous, ainsi que chaque radeau ou partie d'icelui 15 1/2	En moyenne fr. 11,500	La largeur totale du tablier du grand pont sur l'Escaut est de 8 ^m ,00, si on tient compte de la partie ressortissant au chemin de fer de l'État, de Termonde à Lokeren.
45 ans.	25 sept. 1886.	35,200 fl. P. B.	Construit par le domaine néerlandais. Par arrêté ministériel du 31 août 1840, le concessionnaire, qui est la commune de Hamme, doit payer une redevance annuelle à l'État de 3,700 francs.		Pour une personne 0.04 Pour une vache ou bœuf 0.11 Pour un porc 0.04 Pour un veau, mouton ou chèvre 0.02 Pour un âne 0.04 Pour un cheval, non compris le conducteur 0.11 Pour une voiture à deux roues, non compris le cheval ou le conducteur 0.15 Pour un chariot à quatre roues, sans chevaux ou conducteur 0.21 Pour charrettes ou chariots vides, il ne sera perçu de droit autre que celui dû pour chevaux et conducteur.	Navire de 50 à 100 tonneaux 58 De 25 à 49 tonneaux inclus 0,50 Bateaux au-dessous de 25 tonneaux . . . 19	fr. 9,400	

COMMUNE sur le territoire de laquelle LE PONT est situé.	NOM DU PONT.	DÉSIGNATION : 1° du fleuve, de la rivière ou du canal sur lequel le PONT est établi; 2° de la route au passage de laquelle le PONT est affecté.	LONGUEUR DU PONT.	LARGEUR DU PONT.	LE PONT est-il FIXE ou MOBILE ?	LE PONT est-il construit entièrement en maçonnerie ou est-il recouvert d'un tablier métallique ou en bois? Y-a-t-il des trottoirs? Quelle en est la largeur ainsi que celle de la voie carrossable?	DATE de L'ARRÊTÉ accordant la concession.	DATE à laquelle LE PONT a été livré à la circulation.	ÉPOQUE à laquelle LA CONCESSION a commencé.
2. Hamme (<i>suite</i>)	Pont de Hammebrug	1° Durme; 2° Route concédée revenant à l'État de Grembergen à Kettermuyt.	71 ^m ,50	4 ^m ,75	Pont fixe avec travée mobile.	Palées, tablier et platelage en charpente. Sans trottoirs. Largeur de la voie carrossable 4 ^m ,75.	Arrêtés royaux des 20 juin 1834, et 16 juin 1840.	En déc. 1827. Ce pont, construit par l'administration des domaines, a été concédé en 1854.	25 sept. 1841.
3. Entre les communes de Cluyzen et de Wynkel (hameau Terdonck).	Ancien pont de Terdonck	1° Au-dessus du bras secondaire du canal de Gand à Terneuzen; 2° Le pont réunit la chaussée vicinale de Terdonck à Wachtebeke à la route concédée de Terdonck à Kerkbrugge.	26 ^m ,80	4 ^m ,00	Une seule passe de 12 mètr. de largeur recouverte par deux demi-travées mobiles.	Culées en maçonnerie, supports des travées mobiles en bois, ainsi que les travées. La voie carrossable occupe toute la largeur entre les garde-corps (4 ^m ,00).	Arrêté royal du 25 mai 1862.	Arrêté ministériel du 12 septembre 1862.	12 sept. 1862.

DURÉE de LA CONCESSION.	ÉPOQUE à laquelle LA CONCESSION expirera.	MONTANT de la DÉPENSE d'exécution.	SUBSIDES fournis par			TARIFS DES PÉAGES perçus		PRODUIT annuel DES PÉAGES.	OBSERVATIONS.	
			l' ÉTAT.	la PROVINCE.	les COMMUNES ou les PARTICULIERS.	DU CHEF DU PASSAGE sur LE PONT.	DU CHEF du passage des bateaux sous LE PONT.			
45 ans.	25 sept. 1886.	35,200 fl. P. B.	Construit par le domaine néerlandais. Par arrêté ministériel du 31 août 1840, le concessionnaire, qui est la commune de Hamme, doit payer une redevance annuelle à l'État de 3,700 francs.			Pour une voiture à ressorts ou soupentes à deux roues, attelée d'un cheval, y compris les voyageurs et conducteur 0.50 Pour une voiture à quatre roues et à ressorts ou soupentes, attelée d'un cheval, y compris les voyageurs et conducteur 0.56 Pour une voiture à quatre roues et à ressorts ou soupentes, attelée de deux chevaux, y compris les voyageurs et conducteur 0.47 (Tarif approuvé par arrêté royal du 17 novembre 1856).		Navire de 50 à 100 tonneaux 0.38 De 25 à 49 tonneaux inclus 0.30 Bateaux au-dessous de 25 tonneaux 0.19	4,900	
90 ans.	12 sept. 1952	fr. 65,000	Département des Travaux publics : 15,000 Département de l'Intérieur : 10,000	5,000	Rien.	1° Une personne chargée ou non chargée 0.05 2° Une personne conduisant une brouette ou toute autre charrette à bras chargée ou non chargée. 0.05 3° Cheval ou mulet avec valise, cavalier compris. 0.12 4° Cheval ou mulet chargé. 0.10 5° Cheval ou mulet non chargé 0.08 6° Ane ou ânesse chargé. 0.06 7° Ane ou ânesse non chargé. 0.04 8° Cheval, mulet, bœuf, vache, âne ou ânesse employés à l'agriculture ou conduits à la prairie et en revenant, conducteur compris 0.04 9° Bœuf ou vache appartenant à des marchands et destinés à la vente. 0.10 10° Veau ou porc 0.02 11° Chien attelé, y compris la brouette, la charrette ou le chariot; mouton, bouc, chèvre, cochon de lait et couples d'oies ou de dindons. 0.01 Quand le nombre des moutons, boucs, chèvres et cochons de lait et celui des couples d'oies ou de dindons dépasse 50, la taxe est diminuée d'un quart. Lorsque les moutons, boucs ou chèvres sont conduits à la prairie ou qu'ils en reviennent, la taxe est réduite à moitié. Le conducteur des chevaux, mulets, bœufs, etc., payera. 0.02 12° Voiture à deux ou à trois roues, sur ressorts ou soupente, attelée d'un cheval ou mulet, y compris le conducteur 0.20 13° Voiture à quatre roues sur ressorts ou soupente, attelée d'un cheval ou mulet, y compris le conducteur 0.50 14° Voiture à quatre roues sur ressort ou soupente, attelée de deux chevaux ou mulets, y compris le conducteur. 0.55 Les personnes occupant les voitures mentionnées aux nos 12, 13 et 14 seront tenues de payer la taxe mentionnée au n° 1. 15° Charrette à deux ou à trois roues, chargée et attelée d'un cheval ou mulet ou de deux bœufs ou vaches, y compris le conducteur. 0.25 16° Charrette à deux ou à trois roues, chargée et attelée de deux chevaux ou mulets ou de quatre bœufs ou vaches, y compris le conducteur 0.55		Rien.	5,000	

COMMUNE sur le territoire de laquelle LE PONT est situé.	NOM DU PONT.	DÉSIGNATION : 1° du fleuve, de la rivière ou du canal sur lequel le PONT est établi; 2° de la route au passage de laquelle le PONT est affecté.	LONGUEUR DU PONT.	LARGEUR DU PONT.	LE PONT est-il FIXE ou MOBILE ?	LE PONT est-il construit entièrement en maçonnerie ou est-il recouvert d'un tablier métallique ou en bois? Y-a-t-il des trottoirs? Quelle en est la largeur ainsi que celle de la voie carrossable?	DATE de L'ARRÊTÉ accordant la concession.	DATE à laquelle LE PONT a été livré à la circulation.	ÉPOQUE à laquelle LA CONCESSION a commencé.
3. Entre les communes de Cluyzen et de Wynkel (hameau Terdonck). <i>(Suite.)</i>	Ancien pont de Terdonck	1° Au-dessus du bras secondaire du canal de Gand à Terneuzen; 2° Le pont réunit la chaussée vicinale de Terdonck à Wachtebeke à la route concédée de Terdonck à Kerkbrugge.	26 ^m ,80	4 ^m ,00	Une seule passe de 12 mètr. de largeur recouverte par deux demi-travées mobiles.	Culées en maçonnerie, supports des travées mobiles en bois, ainsi que les travées. La voie carrossable occupe toute la largeur entre les garde-corps (4 ^m ,00).	Arrêté royal du 23 mai 1862.	Arrêté ministériel du 12 septembre 1862.	12 sept. 1862.
4. Tamise	Pont de Tamise	1° Escaut; 2° Chemin de fer concédé de Malines-Terneuzen et chemin vicinal de Bornhem à Tamise.	345 ^m ,00	4 ^m ,50 plus 2 x 1.55	Pont fixe avec deux travées mobiles.	Supports en maçonnerie; tablier métallique, platelage en bois. Deux trottoirs en encorbellement de 1 ^m ,35 de largeur chacun.	Arrêté royal du 16 juin 1868.	1 ^{er} janv. 1871.	

DURÉE de LA CONCESSION.	ÉPOQUE à laquelle LA CONCESSION expirera.	MONTANT de la DÉPENSE d'exécution.	SUBSIDES fournis par			TARIFS DES PÉAGES perçus		PRODUIT annuel DES PÉAGES.	OBSERVATIONS.
			l' ÉTAT.	la PROVINCE.	les COMMUNES ou les PARTICULIERS.	DU CHEF DU PASSAGE sur LE PONT.	DU CHEF du passage des bateaux sous LE PONT.		
90 ans.	12 sept. 1952.	65,000	Département des Travaux publics : 15,000 Département de l'Intérieur : 10,000	5,000	Rien.	17° Charrette à deux ou à trois roues, chargée et attelée de trois chevaux ou mulets, y compris le conducteur. 0.45 18° Charrette vide à deux ou à trois roues, attelée d'un cheval ou mulet ou de deux bœufs ou vaches, y compris le conducteur. 0.15 19° Charrette à deux ou à trois roues, attelée d'un cheval ou d'un mulet ou de deux bœufs ou vaches et chargée de fumier ou rentrant les récoltes, y compris le conducteur 0.15 20° La même charrette vide. 0.12 21° Charrette à deux ou à trois roues, chargée ou vide, attelée d'un âne ou d'une ânesse, y compris le conducteur 0.12 22° Chariot à quatre roues, chargé, attelé d'un cheval ou mulet ou de deux bœufs ou vaches, y compris le conducteur 0.50 25° Chariot à quatre roues, chargé, attelé de deux chevaux ou mulets ou de quatre bœufs ou vaches, y compris le conducteur 0.45 24° Chariot à quatre roues vide, attelé d'un cheval ou mulet ou de deux bœufs ou vaches, y compris le conducteur 0.20	Rien.	5,000	
90 ans.		fr. 1,500,000	Construit aux frais exclusifs de la Compagnie du chemin de fer de Malines-Terneuzen.			Une personne portant ou non des objets du poids de moins de 50 kilogrammes 0.05 Pour les enfants au-dessous de 8 ans le passage est libre. Pour marchandises de 50 kilogrammes portées par une personne 0.05 Pour marchandises de 10 kilogrammes au-dessus de 50 kilogrammes 0.02 Cheval ou mulet bridé et sellé avec cavalier et valise . 0.25 Cheval ou mulet chargé. 0.20 Cheval ou mulet non chargé. 0.15 Ane chargé. 0.15 Ane non chargé. 0.10 Cheval, mulet, bœuf, vache, âne, employés à l'agriculture ou conduits à la prairie et en revenant. . . 0.08 Cheval, bœuf ou vache appartenant à des marchands et destinés à la vente 0.15 Veau ou porc 0.04 Mouton, bouc, chèvre, cochon de lait et couple d'oies ou de dindons 0.05 Quand le nombre des moutons, boucs, chèvres, cochons de lait et celui des couples d'oies ou de dindons dépasse 50, la taxe est diminuée d'un quart. Lorsque les moutons, boucs ou chèvres sont conduits à la prairie ou qu'ils en reviennent, la taxe est réduite à moitié. Les conducteurs de chevaux, mulets, ânes, bœufs, etc., par personne. 0.05 (Tarif inséré à l'art. 10 de la Convention du 4 mai 1868 annexée à l'arrêté royal du 16 juin suivant).	Néant.	25 fr. par jour en moyenne.	Ce pont sert au passage des trains de la voie ferrée de Malines-Terneuzen. Il est signalé ici à raison de la perception qui se fait pour la circulation sur les passerelles des piétons, chevaux et bestiaux.

COMMUNE sur le territoire de laquelle LE PONT est situé.	NOM DU PONT.	DÉSIGNATION : 1° du fleuve, de la rivière ou du canal sur lequel le PONT est établi; 2° de la route au passage de laquelle le PONT est affecté.	LONGUEUR DU PONT.	LARGEUR DU PONT.	LE PONT est-il FIXE ou MOBILE ?	LE PONT est-il construit entièrement en maçonnerie ou est-il recouvert d'un tablier métallique ou en bois? Y-a-il des trottoirs? Quelle en est la largeur ainsi que celle de la voie carrossable ?	DATE de L'ARRÊTÉ accordant la concession.	DATE à laquelle LE PONT a été livré à la circulation.	ÉPOQUE à laquelle LA CONCESSION a commencé.
--	-----------------------------------	--	--	---------------------------------------	--	--	---	---	---

PONTS REVENANT

1. A la limite séparative de Gand et de Tronchiennes	Pont de Royghem	1° Branche de la Lys passant par le village de Tronchiennes; 2° Route concédée de Gand à Deynze, par Tronchiennes.	16 ^m ,80	5 ^m ,10	Pont fixe.	Culées en maçonnerie; tablier et palées en bois. Sans trottoirs.	Arrêté royal du 6 mai 1825 et du 25 juin 1826.	Inconnue.	Inconnue.
--	---------------------------	--	---------------------	--------------------	------------	---	--	-----------	-----------

PONTS REVENANT

1. Audenarde	Grand pont	1° Escaut; 2° Route de 2° classe de l'État, de Gand vers Valenciennes.	51 ^m ,20	5 ^m ,95	Partie fixe et partie mobile.	Pont tournant en fer sur pile en maçonnerie. Il n'y a pas de trottoirs. La largeur de la voie carrossable est de 5 ^m ,90.	Ce pont existe de temps immémorial. Il a été reconstruit par la ville en 1825 et 1857.	Inconnue.	Inconnue.
2. Wetteren	Pont de Wetteren	1° Bas-Escaut; 2° Route provinciale de Lokeren à Oosterzele.	49 ^m ,60	Partie mobile 4 ^m ,50 Partie fixe 5 ^m ,25	Partie fixe et partie mobile.	Culées en maçonnerie et tablier en bois. Sans trottoirs.	Décret de l'empereur Joseph II du 17 mars 1789. (Octroi autorisant la construction du pont).	Inconnue.	Inconnue.

DURÉE de LA CONCESSION.	ÉPOQUE à laquelle LA CONCESSION expirera.	MONTANT de la DÉPENSE d'exécution.	SUBSIDES fournis par			TARIFS DES PÉAGES perçus		PRODUIT annuel DES PÉAGES.	OBSERVATIONS.
			l' ÉTAT.	la PROVINCE.	les COMMUNES ou les PARTICULIERS.	DU CHEF DU PASSAGE sur LE PONT.	DU CHEF du passage des bateaux sous LE PONT		

A LA PROVINCE.

Jusqu'au parfait remboursement du capital em- prunté.	Inconnue.	Inconnue.			Inconnu.	Pour chaque cheval non attelé 0.08 Pour chaque voiture suspendue ou non suspendue sur ressorts, à quatre roues et à deux chevaux 0.24 Pour chaque voiture suspendue ou non suspendue sur ressorts, à quatre roues et à un cheval 0.18 Pour chaque voiture suspendue ou non suspendue sur ressorts, à deux roues et à deux chevaux 0.18 Pour chaque voiture suspendue ou non suspendue sur ressorts, à deux roues et à un cheval 0.12 Pour chaque cheval attelé en sus 0.06 Pour chaque tête de bétail 0.06 Pour chaque personne passant à pied 0.04	Néant.	9,000 à 10,000	Cet ouvrage doit plutôt être consi- déré comme une partie de route concédée. La concession comprend une partie de route et un second pont établi sur la même branche de rivière et semblable au premier. Les conces- sionnaires, pour construire ces ou- vrages, ont été autorisés à con- tracter un emprunt de 86,400 fr., portant intérêt de 5 p. % l'an. Le produit annuel des péages doit être affecté à l'entretien des ou- vrages, au paiement des intérêts du capital emprunté et à l'amor- tissement du capital emprunté. On ne perçoit des droits qu'à un seul pont.
--	-----------	-----------	-------	-------	----------	--	--------	----------------	--

AUX COMMUNES.

La perception des péages se fera jusqu'à l'extinc- tion des dettes contractées pour la recon- struction et l'en- retien du pont. (Arrêté royal du 30 déc. 1841).	La perception des péages expirera à l'extinction des dettes ci- contre.	120,596 florins ou fr. 218,407 15 c.	Néant.	Néant.	Néant.	Néant Pour une personne à pied 0.05 Les habitants de la commune et les conducteurs de voitures sont exceptés de cette taxe. Pour un cheval 0.10 Pour une charrette à deux roues chargée, non com- pris les chevaux 0.15 Pour une voiture ou chariot à quatre roues chargé, non compris les chevaux 0.20 Les voitures ou chariots tout à fait vides ne payeront la taxe que pour les chevaux. Les habitants de la commune ne payeront que la moitié du droit; ils sont exempts de tout paiement pour leurs chevaux allant à la forge. Pour un cabriolet, non compris le cheval. 0.15 Pour une voiture à quatre roues suspendue, non com- pris les chevaux. 0.20 Pour un bœuf, une vache, un taureau 0.10 Pour un porc. 0.05 Pour un mouton, une brebis. 0.05 Pour un âne 0.05 Les habitants de la commune ne payeront que la moi- tié de la taxe pour les bestiaux.	Néant (*) Pour bateaux non pontés. 0.22 Pour bateaux pon- tés. 0.45 Tarif du 22 prairial an VI: Navire de mer de 150 tonneaux et au-des- sus 1.65 Navire de mer de 100 à 149 tonn. 1.09 Navire de mer de moindre grandeur et bateau d'intérieur au- dessus de 10 ton- neaux 0.55 Bateaux au-dessous de 10 tonneaux 0.52 Radeaux. 0.52	1,000 fr. en moyenne. 9,000 à 10,000 fr. en moyenne.	(*) Le tarif approuvé par arrêté royal du 14 juillet 1825, n° 100, fixe ces droits : A 10 cents et à 20 cents, monnaie des Pays-Bas. La commune de Wetteren, qui a construit le pont, a récemment de- mandé à l'administration provin- ciale sa reprise, soit par l'État, soit par la province, à partir du 31 déc. prochain, date à laquelle elle estime que les dettes contractées pour l'exécution de cet ouvrage seront entièrement amorties. Ce pont paraît être plutôt une pro- priété communale.
---	---	--	--------	--------	--------	--	--	---	--

COMMUNE sur le territoire de laquelle LE PONT est situé.	NOM DU PONT.	DÉSIGNATION : 1° du fleuve, de la rivière ou du canal sur lequel le PONT est établi; 2° de la route au passage de laquelle le PONT est affecté.	LONGUEUR DU PONT.	LARGEUR DU PONT.	LE PONT est-il FIXE ou MOBILE?	LE PONT est-il construit entièrement en maçonnerie ou est-il recouvert d'un tablier métallique ou en bois? Y-a-il des trottoirs? Quelle en est la largeur ainsi que celle de la voie carrossable?	DATE de L'ARRÊTÉ accordant la concession.	DATE à laquelle LE PONT a été livré à la circulation.	ÉPOQUE à laquelle LA CONCESSION a commencé.
2. Wetteren (suite)	Pont de Wetteren . . .	1° Bas-Escaut; 2° Route provinciale de Lokeren à Oosterzeele.	49 ^m ,60	Partie mobile 4 ^m ,50 Partie fixe 5 ^m ,25	Partie fixe et partie mobile.	Culées en maçonnerie et tablier en bois. Sans trottoirs.	Décret de l'empereur Joseph II du 17 mars 1789. (Octroi autorisant la construction du pont.)	Inconnue.	Inconnue.
5. Waesmunster	Pont de Waesmunster . . .	1° Durme; 2° Route de l'État de Saint-Nicolas vers Termonde.	52 ^m ,50	4 ^m ,00	Partie fixe avec deux travées mobiles.	Supports en maçonnerie; tablier métallique recouvert d'un plancher. Sans trottoirs. Largeur de la voie carrossable 4 ^m ,00.	Décret impérial du 13 août 1810.		
4. Entre les communes de Berchem (Flandre orientale) et de Kerchove (Flandre occidentale).	Pont de Berchem	1° Escaut; 2° Chaussée vicinale reliant la route provinciale de Renaix à Berchem à la route de l'État d'Audenarde à Courtrai.	29 ^m ,00	4 ^m ,00	Partie fixe et partie mobile.	Culées en maçonnerie; palées et tablier en charpente. Sans trottoirs.	Arrêté royal du 25 juill. 1850.	22 avril 1855.	25 juillet 1850.

DURÉE de LA CONCESSION.	ÉPOQUE à laquelle LA CONCESSION expirera.	MONTANT de la DÉPENSE d'exécution.	SUBSIDES fournis par			TARIFS DES PÉAGES perçus		PRODUIT annuel DES PÉAGES.	OBSERVATIONS.
			l' ÉTAT.	la PROVINCE.	les COMMUNES ou les PARTICULIERS.	DU CHEF DU PASSAGE sur LE PONT.	DU CHEF du passage des bateaux sous LE PONT.		
La perception des péages se fera jusqu'à l'extinction des dettes contractées pour la reconstruction et l'entretien du pont. (Arrêté royal du 50 déc. 1841).	La perception des péages expirera à l'extinction des dettes ci-contre.	120,596 florins ou fr. 218,407 15 c.	Néant.	Néant.	Néant.	Pour une brouette chargée, le conducteur non compris 0.05 Les habitants de la commune ne payeront pour une brouette chargée que 0.05 Pour une tonne remplie roulée sur le pont 0.12 Pour un paquet, sac ou charge excédant un demi-hectolitre porté à dos 0.05 (Tarif fixé par l'arrêté royal du 50 décembre 1841.) Les habitants de la commune sont exempts de cette taxe pour les objets de leur propre consommation. Les toiles, fils ou lin ne sont point soumis au paiement du droit.	Tarif du 22 prairial an VI : Navire de mer de 150 tonneaux et au-dessus 1.65 Navire de mer de 100 à 140 tonn. 1.09 Navire de mer de moindre grandeur et bateau d'intérieur au-dessus de 10 tonneaux 0.55 Bateaux au-dessous de 10 tonneaux 0.52 Radeaux 0.52	9,000 à 10,000 fr. en moyenne.	
20 ans au profit des concessionnaires. A l'expiration des 20 ans, le péage est perçu au profit de la commune de Waesmunster, moyennant la charge de l'entretien.	Concession perpétuelle.		Cet ouvrage a été établi lors de l'octroi de concession, par les habitants de la commune de Waesmunster réunis en société. Il a été reconstruit aux frais exclusifs de la commune en 1859.			Pour une personne à pied 0.05 Pour un cheval 0.10 Pour une charrette à deux roues, non compris les chevaux 0.15 Pour une voiture ou chariot à quatre roues, non compris les chevaux 0.20 Les chariots, voitures ou charrettes tout à fait vides, ne payeront la taxe que pour les chevaux. Pour un cabriolet, non compris le cheval 0.15 Pour une voiture suspendue à quatre roues, non compris les chevaux 0.20 Pour un bœuf, vache ou taureau 0.10 Pour un porc 0.05 Pour un mouton, brebis ou veau 0.05 Pour un âne 0.05 (Tarif approuvé par décret impérial du 15 août 1810.)	Les bâtiments de 100 tonneaux jusqu'à 50 tonneaux 0.56 Ceux de 50 à 25 tonneaux 0.28 Ceux de 25 tonneaux et au-dessous 0.18	4,100	
Illimitée.		Évalué à 58,000 francs.	Inconnu.	Inconnu.	La commune de Berchem concessionnaire.	Pour le passage d'une personne soit chargée, soit non chargée 0.02 Pour une personne conduisant une brouette ou tout autre chariot par la main, soit chargé, soit non chargé 0.04 Pour un cheval ou âne avec son cavalier 0.10 Pour un cheval ou âne chargé avec le conducteur 0.12 Pour chaque cheval, âne, bœuf ou vache employé pour la culture ou allant en pâture 0.06 Pour chaque cheval, bœuf ou vache appartenant aux marchands et destiné à la vente, avec le conducteur 0.08 Pour chaque veau, cochon, mouton, chèvre, une couple d'oies ou de dindons, sans le conducteur 0.02 Pour une voiture à deux ou à trois roues et à un cheval, âne, bœuf ou vache, avec le conducteur 0.15 Pour une voiture à quatre roues et à un cheval, âne, bœuf, ou vache 0.20	Néant.	Adjudé à 5,000 francs l'an, y compris la jouissance d'une maison.	Le tarif devra, d'après l'arrêté de concession, être modifié quand la commune aura été remboursée de ses frais de construction et d'entretien.

COMMUNE <small>sur</small> le territoire de laquelle LE PONT est situé.	NOM DU PONT.	DÉSIGNATION : 1° du fleuve, de la rivière ou du canal sur lequel le PONT est établi; 2° de la route au passage de laquelle le PONT est affecté.	LONGUEUR DU PONT.	LARGEUR DU PONT.	LE PONT est-il FIXE ou MOBILE ?	LE PONT est-il construit entièrement en ma- çonnerie ou est-il recouvert d'un ta- blier métallique ou en bois? Y-a-t-il des trottoirs? Quelle en est la largeur ainsi que celle de la voie carrossable?	DATE de L'ARRÊTÉ accordant la concession.	DATE à laquelle LE PONT a été livré à la circulation.	ÉPOQUE à laquelle LA CONCESSION a commencé.
4. Entre les communes de Berchem (Flandre orientale) et de Ker- hove (Flandre occidentale) <i>suite</i> .	Pont de Berchem. . .	1° Escaut; 2° Chaussée vicinale reliant la route provinciale de Renaix à Berchem à la route de l'État d'Audenarde à Courtrai.	29 ^m ,00	4 ^m ,00	Partie fixe et partie mobile.	Culées en maçonnerie; palées et tablier en charpente. Sans trottoirs.	Arrêté royal du 25 juill. 1850.	22 avril 1855.	25 juillet 1850.
5. Bachte-Maric-Leerne	Pont de Deurle.	1° Lys; 2° Route de l'État de Deurle à Hansbeke.	55 ^m ,60	Partie mobile 5 ^m ,50 Partie fixe 4 ^m ,10	Partie fixe et partie mobile.	Culées en maçonnerie; palées et tablier en charpente. Sans trottoirs.	Arrêté royal du 20 janv. 1855.	1 ^{er} fév. 1856.	1 ^{er} fév. 1856.

DURÉE de LA CONCESSION.	ÉPOQUE à laquelle LA CONCESSION expirera.	MONTANT de la DÉPENSE d'exécution.	SUBSIDES fournis par			TARIFS DES PÉAGES perçus		PRODUIT annuel DES PÉAGES.	OBSERVATIONS.
			l' ÉTAT.	la PROVINCE.	les COMMUNES ou les PARTICULIERS.	DU CHEF DU PASSAGE sur LE PONT.	DU CHEF du passage des bateaux sous LE PONT.		
Illimitée.		Évalué à 38,000 francs.	Inconnu.	Inconnu.	La commune de Berchem concession- naire.	Pour une voiture à quatre roues et à deux chevaux, ânes, bœufs ou vaches. 0.50 Les voitures chargées ou non chargées ne changeront pas de droits. Pour une charrette chargée et employée pour trans- porter les engrais et la moisson à un cheval, âne, bœuf ou vache, y compris le conducteur. 0.10 Pour un chariot à un cheval 0.15 Pour un chariot à deux chevaux 0.25 On payera pour chaque cheval, âne, bœuf ou vache attelé et excédant le nombre susindiqué. 0.10 (Tarif approuvé par arrêté royal du 15 février 1835.)	Néant.	Adjugé à 5,000 francs l'an, y compris la jouissance d'une mai- son.	
90 ans.	1 ^{er} février 1946.	50,000	5,000			1 ^o Une personne chargée ou non chargée 0.02 2 ^o Une personne conduisant une brouette ou tout autre chariot par la main, chargé ou non chargé . . . 0.04 3 ^o Cheval ou mulet avec valise, cavalier compris . . . 0.10 4 ^o Cheval ou mulet chargé, y compris le conducteur . . 0.12 5 ^o Ane ou ânesse, conducteur compris 0.08 6 ^o Ane ou ânesse non chargé, conducteur compris . . . 0.06 7 ^o Cheval, mulet, bœuf, vache, âne ou ânesse employés à l'agriculture ou conduits à la prairie et en revenant, conducteur compris 0.06 8 ^o Bœuf ou vache appartenant à des marchands et destinés à la vente 0.08 9 ^o Veau ou porc 0.02 10 ^o Mouton, bouc, chèvre, cochon de lait et couple d'oies ou de dindons. 0.02 Quand le nombre des moutons, boucs, chèvres et co- chons de lait et celui des couples d'oies ou de din- dons dépasse 50, la taxe est diminuée d'un quart. Lorsque les moutons, boucs ou chèvres sont conduits à la prairie ou qu'ils en reviennent, la taxe est ré- duite à moitié. 11 ^o Voiture à deux ou à trois roues sur ressorts ou souple, attelée d'un cheval ou mulet, y compris le conducteur. 0.15 12 ^o Voiture à quatre roues sur ressorts ou soupente, attelée d'un cheval ou mulet, y compris le conduc- teur 0.20 13 ^o Voiture à quatre roues sur ressorts ou soupente, attelée de deux chevaux ou mulets, y compris le con- ducteur. 0.30 Les personnes occupant les voitures mentionnées aux n ^{os} 11, 12 et 13 seront tenues de payer la taxe men- tionnée au n ^o 1. 14 ^o Charrette chargée et attelée d'un cheval ou mulet ou de bœufs, y compris le conducteur 0.13 15 ^o Charrette chargée et attelée de deux chevaux ou mulets ou de quatre bœufs, y compris le conducteur. 0.18	Néant.	2,100	Dans la dépense d'exécution est comprise celle à laquelle a donné lieu la construction de la maison pontonnaire, et le loyer de cette maison est compris dans le produit annuel des péages.

COMMUNE <small>sur</small> le territoire de laquelle LE PONT est situé.	NOM DU PONT.	DÉSIGNATION : 1° du fleuve, de la rivière ou du canal sur lequel le PONT est établi; 2° de la route au passage de laquelle le PONT est affecté.	LONGUEUR DU PONT.	LARGEUR DU PONT.	LE PONT est-il FIXE ou MOBILE ?	LE PONT est-il construit entièrement en maçonnerie ou est-il recouvert d'un tablier métallique ou en bois? Y-a-t-il des trottoirs? Quelle en est la largeur ainsi que celle de la voie carrossable?	DATE de L'ARRÊTÉ accordant la concession.	DATE à laquelle LE PONT a été livré à la circulation.	ÉPOQUE à laquelle LA CONCESSION a commencé.
5. Bachte-Marie-Lerne (<i>suite</i>) . . .	Pont de Deurle	1° Lys; 2° Route de l'État de Deurle à Hansbeke.	55 ^m ,60	Partie mobile 3 ^m ,50 Partie fixe 4 ^m ,10	Partie fixe et partie mobile.	Culées en maçonnerie; palées et tablier en charpente. Sans trottoirs.	Arrêté royal du 20 janv. 1855.	1 ^{er} fév. 1856.	1 ^{er} février 1856.
6. Melle et Heusden	Pont de Melle	1° Bas-Escant; 2° Chemin vicinal conduisant de Ten-Eede (Wet-teren) à la route de l'État de Bruxelles à Ostende, à Melle.	59 ^m ,40	4 ^m ,00	Partie fixe et partie mobile.	Culées en maçonnerie et tablier métallique. Largeur des trottoirs chacun 0 ^m ,70 et de la voie carrossable 2 ^m ,60.	Arrêté royal du 14 déc. 1867.	1 ^{er} fév. 1868.	1 ^{er} février 1868.

DURÉE de LA CONCESSION.	ÉPOQUE à laquelle LA CONCESSION expirera.	MONTANT de la DÉPENSE d'exécution.	SUBSIDES fournis par			TARIFS DES PÉAGES perçus		PRODUIT annuel DES PÉAGES.	OBSERVATIONS.
			l' ÉTAT.	la PROVINCE.	les COMMUNES ou les PARTICULIERS.	DU CHEF DU PASSAGE sur LE PONT.	DU CHEF du passage des bateaux sous LE PONT		
90ans.	1 ^{er} février 1946.	50,000	5,000			16° Charrette chargée et attelée de trois chevaux ou mulets, y compris le conducteur. 0.25 17° Charrette attelée d'un cheval ou mulet ou de deux bœufs et chargée de fumier ou rentrant les récoltes, y compris le conducteur. 0.10 18° Charrette vide attelée d'un cheval ou mulet ou de deux bœufs, y compris le conducteur. 0.10 19° Charrette vide attelée d'un cheval ou mulet ou de deux bœufs et employée au transport du fumier ou à la rentrée des récoltes, y compris le conducteur. 0.04 20° Charrette chargée ou vide, attelée d'un âne ou d'une ânesse, y compris le conducteur. 0.04 21° Chariot chargé attelé d'un cheval ou mulet ou de deux bœufs, y compris le conducteur. 0.20 22° Chariot chargé attelé de deux chevaux ou mulets ou de quatre bœufs, y compris le conducteur. 0.50 25° Chariot chargé attelé de trois chevaux ou mulets, y compris le conducteur. 0.40 24° Chariot vide attelé d'un cheval ou mulet ou de deux bœufs, y compris le conducteur. 0.15	Néant.	2,100	
90 ans.	1 ^{er} février 1958.	85,404 45	56,000	2,000	Néant.	Une personne chargée ou non chargée. 0.05 Une personne conduisant une brouette à bras chargée ou non chargée. 0.06 Cheval ou mulet avec valise, cavalier compris. 0.12 Cheval ou mulet chargé. 0.10 Cheval ou mulet non chargé. 0.08 Ane ou ânesse chargé. 0.06 Ane ou ânesse non chargé. 0.04 Cheval, mulet, bœuf, vache, âne ou ânesse employés à l'agriculture ou conduits à la prairie et en revenant, conducteur compris. 0.04 Bœuf ou vache appartenant à des marchands et destinés à la vente. 0.10 Veau ou porc. 0.02 Chien attelé, y compris la brouette, la charrette ou le chariot, mouton, bouc, chèvre, cochon de lait et couple d'oies ou de dindons. 0.01 Quand le nombre des moutons, boucs, chèvres et cochons de lait et celui des couples d'oies ou de dindons dépasse 50, la taxe est diminuée d'un quart. Lorsque les moutons, boucs ou chèvres sont conduits à la prairie ou qu'ils en reviennent, la taxe est réduite à moitié. Le conducteur des chevaux, mulets, etc., payera. 0.02 Voiture à deux ou à trois roues sur ressorts ou soupente, attelée d'un cheval ou mulet, y compris le conducteur. 0.25 Voiture à quatre roues sur ressorts ou soupente, attelée d'un cheval ou mulet, y compris le conducteur. 0.55	Néant.	2,200	Dans le produit annuel du péage est compris le prix de location de la maison pontonnaire.

COMMUNE sur le territoire de laquelle LE PONT est situé.	NOM DU PONT.	DÉSIGNATION : 1° du fleuve, de la rivière ou du canal sur lequel le PONT est établi; 2° de la route au passage de laquelle le PONT est affecté.	LONGUEUR DU PONT.	LARGEUR DU PONT.	LE PONT est-il FIXE ou MOBILE ?	LE PONT est-il construit entièrement en ma- çonnerie ou est-il recouvert d'un ta- blier métallique ou en bois? Y-a-il des trottoirs? Quelle en est la largeur ainsi que celle de la voie carrossable?	DATE de L'ARRÊTÉ accordant la concession.	DATE à laquelle LE PONT a été livré à la circulation.	ÉPOQUE à laquelle LA CONCESSION a commencé.
6. Melle et Heusden (suite)	Pont de Melle	1° Bas-Escaut; 2° Chemin vicinal conduisant de Ten-Eede (Wet-teren) à la route de l'État de Bruxelles à Ostende, à Melle.	39 ^m ,40	4 ^m ,00	Partie fixe et partie mobile.	Culées en maçonnerie et tablier métallique. Largeur des trottoirs chacun 0 ^m ,70 et de la voie carrossable 2 ^m ,60.	Arrêté royal du 14 déc. 1867.	1 ^{er} février 1868.	1 ^{er} fév. 1868.
7. Heusden et Melle	Pont de Heusden	1° Bas-Escaut; 2° Chemin vicinal de Heusden à Meirelbeke.	44 ^m ,50	4 ^m ,40	Partie fixe et partie mobile.	Culées en maçonnerie; tablier métallique. Largeur des trottoirs chacun 0 ^m ,85. Largeur de la voie carrossable 2 ^m ,70.	8 déc. 1868. (Arrêté royal autorisant la construction du pont.)	15 mai 1870.	1 ^{er} avril 1870. (Arrêté ministériel du 29 mars 1870.)
8. Entre Berlaere et Schoonaerde	Pont de Berlaere	1° Escaut; 2° Chemin vicinal de Berlaere à Schoonaerde et Gysegem.	64 ^m ,50	4 ^m ,20	Partie fixe et partie mobile.	Piles en maçonnerie; tablier métallique. Trottoirs chacun de 0 ^m ,85 de largeur. Voie carrossable de 2 ^m ,50 de largeur.	Arrêté royal du 10 nov. 1869.	1 ^{er} août 1871.	1 ^{er} avril 1872.

DURÉE de LA CONCESSION.	ÉPOQUE à laquelle LA CONCESSION expirera.	MONTANT de la DÉPENSE d'exécution.	SUBSIDES fournis par			TARIFS DES PÉAGES perçus		PRODUIT annuel DES PÉAGES.	OBSERVATIONS.
			l' ÉTAT.	la PROVINCE.	les COMMUNES ou les PARTICULIERS.	DU CHEF DU PASSAGE sur LE PONT.	DU CHEF du passage des bateaux sous LE PONT.		
90 ans.	1 ^{er} février 1858.	85,404 43	56,000	2,000	Néant.	Voiture à quatre roues sur ressorts ou soupente, attelée de deux chevaux ou mulets, y compris le conducteur. 0.45 Charrette à deux ou à trois roues, chargée et attelée d'un cheval ou mulet ou de deux bœufs ou vaches, y compris le conducteur 0.30 Charrette à deux ou à trois roues, chargée et attelée de deux chevaux ou mulets ou de quatre bœufs ou vaches, y compris le conducteur 0.45 Charrette à deux ou à trois roues, chargée et attelée de trois chevaux ou mulets, y compris le conducteur . . 0.60 Charrette vide à deux à ou trois roues, attelée d'un cheval ou mulet ou de deux bœufs ou vaches, y compris le conducteur 0.20 Charrette à deux ou à trois roues, attelée d'un cheval ou mulet ou de deux bœufs ou vaches et chargée de fumier ou rentrant les récoltes, y compris le conducteur 0.20 La même charrette vide 0.15 Charrette à deux ou à trois roues, chargée ou vide, attelée d'un âne ou d'une ânesse, y compris le conducteur 0.15 Chariot à quatre roues, chargé et attelé d'un cheval ou mulet ou de deux bœufs ou vaches, y compris le conducteur 0.40 Chariot à quatre roues, chargé et attelé de deux chevaux ou mulets ou de quatre bœufs ou vaches, y compris le conducteur 0.60 Chariot à quatre roues vide, attelé d'un cheval ou mulet ou de deux bœufs ou vaches, y compris le conducteur 0.25	Néant.	2,200	
10 ans; durée de la perception des péages.	1 ^{er} avril 1880.	101,170 18	48,955 95	3,000 »	Néant.	Même tarif que celui du pont de Melle.	Néant.	2,750 »	Le pont a été construit par la commune de Heusden, qui a seulement été autorisée à percevoir un péage pendant 10 années.
90 ans.	1 ^{er} avril 1962.	156,858 18	44,666 66	8,000 »	104,171 52	Pour une personne chargée ou non 0.05 Pour toutes les personnes travaillant au regain et pourvues de leurs outils à ce nécessaire 0.05 Pour les enfants au-dessous de 7 ans » Pour un cheval ou mulet, avec son cavalier et bagage. 0.20 Pour un âne chargé ou non 0.08 Pour chaque cheval, mulet, âne, bœuf ou vache, employé à la culture, conduit à la prairie 0.04 Pour chaque cheval, bœuf ou vache appartenant au marchand 0.15 Quand le nombre dépasse quatre 0.10 Pour chaque veau ou cochon. 0.04	Néant.	6,800 »	

<p>COMMUNE</p> <p>sur</p> <p>le territoire de laquelle</p> <p>LE PONT</p> <p>est situé.</p>	<p>NOM</p> <p>DU PONT.</p>	<p>DÉSIGNATION :</p> <p>1° du fleuve, de la rivière ou du canal sur lequel le PONT est établi;</p> <p>2° de la route au passage de laquelle le PONT est affecté.</p>	<p>LONGUEUR</p> <p>DU PONT.</p>	<p>LARGEUR</p> <p>DU PONT.</p>	<p>LE PONT</p> <p>est-il</p> <p>FIXE</p> <p>ou</p> <p>MOBILE ?</p>	<p>LE PONT</p> <p>est-il construit entièrement en maçonnerie ou est-il recouvert d'un tablier métallique ou en bois?</p> <p>Y-a-t-il des trottoirs?</p> <p>Quelle en est la largeur ainsi que celle de la voie carrossable?</p>	<p>DATE</p> <p>de</p> <p>L'ARRÊTÉ</p> <p>accordant</p> <p>la concession.</p>	<p>DATE</p> <p>à laquelle</p> <p>LE PONT</p> <p>a été livré</p> <p>à la circulation.</p>	<p>ÉPOQUE</p> <p>à laquelle</p> <p>LA CONCESSION</p> <p>a</p> <p>commencé.</p>
<p>8. Entre Berlaere et Schoonaerde.</p> <p>(Suite).</p>	<p>Pont de Berlaere.</p>	<p>1° Escaut; 2° Chemin vicinal de Berlaere à Schoonaerde et Gysegem.</p>	<p>64^m,50</p>	<p>4^m,20</p>	<p>Partie fixe et partie mobile.</p>	<p>Piles en maçonnerie; tablier métallique.</p> <p>Trottoirs chacun de 0^m,85 de largeur.</p> <p>Voie carrossable de 2^m,50 de largeur.</p>	<p>Arrêté royal du 10 nov. 1869.</p>	<p>1^{er} août 1871.</p>	<p>1^{er} avril 1872.</p>

DURÉE de LA CONCESSION.	ÉPOQUE à laquelle LA CONCESSION expirera.	MONTANT de la DÉPENSE d'exécution.	SUBSIDES fournis par			TARIFS DES PÉAGES perçus		PRODUIT annuel DES PÉAGES.	OBSERVATIONS.
			l' ÉTAT.	la PROVINCE.	les COMMUNES ou les PARTICULIERS.	DU CHEF DU PASSAGE sur LE PONT.	DU CHEF du passage des bateaux sous LE PONT.		
90 ans.	1 ^{er} avril 1962.	156,858 18	44,666 66	8,000 »	104,171 52	Pour chaque mouton, bouc, chèvre, cochon de lait et couple d'oies ou de dindons. 0.02 Quand le nombre de moutons, boucs, chèvres, cochons de lait, couples d'oies ou de dindons dépasse les quarante, le prix sera diminué d'un quart. Quand les moutons, boucs, chèvres sont conduits à la prairie, le droit de passage sera diminué de la moitié. Pour les conducteurs des chevaux et mulets, ânes, bœufs, moutons, boucs, chèvres, etc. 0.04 Pour une voiture à deux roues sur ressorts, attelée d'un cheval ou mulet, avec le conducteur et deux voyageurs. 0.50 Pour une voiture à quatre roues sur ressorts, attelée d'un cheval ou mulet, avec le conducteur et deux voyageurs. 0.40 Pour une voiture à quatre roues sur ressorts, attelée de deux chevaux ou mulets, avec le conducteur et deux voyageurs. 0.50 Pour une charrette chargée ou non chargée, tirée par un cheval ou mulet, avec conducteur 0.25 Pour une charrette tirée par deux chevaux ou mulets, avec conducteur 0.50 Idem pour trois chevaux ou mulets, avec conducteur. 0.70 Pour une charrette chargée ou non, employée pour le transport des récoltes ou fumier, avec cheval ou deux bœufs, avec conducteur. 0.20 Idem chargée ou non chargée, tirée par un âne avec conducteur 0.15 Pour un chariot chargé ou non, tiré par un cheval, avec conducteur 0.40 Pour un chariot chargé ou non, tiré par deux chevaux, avec conducteur. 0.60 Pour un chariot chargé ou non, tiré par trois chevaux, avec conducteur 1.00 Pour chaque cheval, mulet, âne ou bœuf, au-dessus du nombre cité plus haut, il ne sera perçu que comme pour un cheval, mulet, âne ou bœuf. Pour une brouette chargée ou non chargée, avec conducteur 0.07 Pour une idem, tirée par un chien, avec conducteur. . 0.10 Pour une charrette à bras chargée ou non, avec conducteur. 0.10 Idem tirée par un chien, avec conducteur. 0.12 Idem par plusieurs chiens, avec conducteur. 0.15 Pour un trique-balle, chargé d'un ou de plusieurs arbres tiré par un cheval, avec conducteur. 0.50 Idem tiré par deux chevaux 1.00 Pour un trique-balle, non chargé, tiré par un cheval, avec conducteur 0.25 Pour chaque cheval au-dessus 0.20 (Tarif approuvé par arrêté royal du 26 septembre 1872.)	Néant.	6,800 »	

COMMUNE sur le territoire de laquelle LE PONT est situé.	NOM DU PONT.	DÉSIGNATION : 1° du fleuve, de la rivière ou du canal sur lequel le PONT est établi; 2° de la route au passage de laquelle le PONT est affecté.	LONGUEUR DU PONT.	LARGEUR DU PONT.	LE PONT est-il FIXE ou MOBILE?	LE PONT est-il construit entièrement en ma- çonnerie ou est-il recouvert d'un ta- blier métallique ou en bois? Y-a-il des trottoirs? Quelle en est la largeur ainsi que celle de la voie carrossable?	DATE de L'ARRÊTÉ accordant la concession.	DATE à laquelle LE PONT a été livré à la circulation.	ÉPOQUE à laquelle LA CONCESSION a commencé.
--	----------------------------	--	---------------------------------	--------------------------------	---	--	---	---	---

PROVINCE

PONTS REVE

1. Vaulx et Chercq	Pont de Vaulx	1° Escaut; 2° Chercq à Vaulx.	19 ^m ,80	5 ^m ,85	Pont mobile.	Tablier métallique portant une chaussée; tablier mobile en bois. Il n'y a pas de trottoirs. La voie carrossable a une largeur de 5 ^m ,55.	29 fév. 1852.	1 ^{er} février 1855.	1 ^{er} fév. 1855.
2. Pecq	Pont de Pecq	1° Escaut; 2° Pecq à Hérinnes, etc.	50 ^m ,00	8 ^m ,00	Pont fixe.	Tablier métallique. Trottoirs de 1 ^m ,65. Voie carrossable de 2 ^m ,80.	12 sept. 1865.	27 août 1870.	27 août 1870.
5. Hérinnes-Warcoing	Pont d'Hérinnes	1° Escaut; 2° Hérinnes à War- coing.	20 ^m ,00	12 ^m ,10	Pont mobile.	Tablier en bois. Pas de trottoirs. Voie carrossable de 4 ^m ,00.	27 nov. 1845.	1 ^{er} nov. 1848.	1 ^{er} nov. 1848.

DURÉE de LA CONCESSION.	ÉPOQUE à laquelle LA CONCESSION expirera.	MONTANT de la DÉPENSE d'exécution.	SUBSIDES fournis par			TARIFS DES PÉAGES perçus		PRODUIT annuel DES PÉAGES.	OBSERVATIONS.
			l' ÉTAT.	la PROVINCE.	les COMMUNES ou les PARTICULIERS.	DU CHEF DU PASSAGE sur LE PONT.	DU CHEF du passage des bateaux sous LE PONT.		

DU HAINAUT.

NANT A L'ÉTAT.

90 ans.	1 ^{er} février 1943.	55,000 »	Néant.	Néant.	Néant.	1° Pour une personne 0.02 2° Pour une personne avec brouette. 0.04 3° Pour un cheval et son cavalier. 0.10 4° Pour un cheval chargé et son conducteur. 0.12 5° Pour cheval, bœuf, âne, vache, employé à la culture ou allant en pâture 0.06 6° Pour cheval, âne, bœuf, vache, destiné à la vente avec conducteur 0.08 7° Pour un veau, cochon, mouton, une chèvre, couple d'oies, sans conducteur. 0.02 8° Pour une voiture à deux ou à trois roues, attelée d'un cheval, âne ou bœuf. 0.15 9° Pour une voiture à quatre roues, attelée d'un cheval, âne ou bœuf. 0.20 10° Pour une voiture à quatre roues, attelée de deux chevaux, ânes, bœufs ou vaches 0.30 11° Pour une charrette à un cheval, transportant en- grais ou moissons. 0.10 12° Pour un chariot à un cheval transportant engrais ou moissons 0.15 13° Pour un chariot à deux chevaux transportant en- grais ou moissons. 0.20 14° Pour chaque cheval, âne, bœuf ou vache attelée, excédant le nombre ci-dessus 0.10 15° Pour une charrette attelée de chiens, avec le con- ducteur. 0.06	9,958 44	Produit moyen des cinq dernières années.
90 ans.	27 août 1960.	27,000 »			La commune 27,000 »	Même tarif que pour le pont de Vaulx à l'exception du n° 15.	3,070 »	
90 ans.	1 ^{er} nov. 1958.	32,600 »			La commune 32,600 »	Idem.	5,400 »	

COMMUNE sur le territoire de laquelle LE PONT est situé.	NOM DU PONT.	DÉSIGNATION : 1° du fleuve, de la rivière ou du canal sur lequel le PONT est établi; 2° de la route au passage de laquelle le PONT est affecté.	LONGUEUR DU PONT.	LARGEUR DU PONT.	LE PONT est-il FIXE ou MOBILE ?	LE PONT est-il construit entièrement en maçonnerie ou est-il recouvert d'un tablier métallique ou en bois? Y-a-t-il des trottoirs? Quelle en est la largeur ainsi que celle de la voie carrossable?	DATE de L'ARRÊTÉ accordant la concession.	DATE à laquelle LE PONT a été livré à la circulation.	ÉPOQUE à laquelle LA CONCESSION a commencé.
4. Châtelet-Châtelineau (Pont mitoyen.)	Pont Neuf	1° Sambre; 2° Route concédée de Châtelet à la station du chemin de fer à Châtelineau.	44 ^m ,00	8 ^m ,20	Pont fixe.	Tablier métallique supportant une chaussée pavée de 6 ^m ,00 de largeur et deux trottoirs chacun de 1 ^m ,10 de largeur.	12 oct. 1865.	16 juillet 1867.	16 juill. 1867.
5. Pont-de-Loup et Farciennes	Pont de Pont-de-Loup.	1° Sambre; 2° Route concédée de Châtelet au Campinaire.	54 ^m ,60	4 ^m ,80 et 3 ^m ,50	Le pont comprend une travée mobile (tablier à bascule de 5 ^m ,50 de largeur; la partie fixe à 4 ^m ,80 de largeur.	Le tablier est en bois et repose sur des piles en pierre. Il n'a pas de trottoirs.	Arrêté royal du 1 ^{er} août 1854.	26 avril 1857, date de la réception.	26 avril 1837 (date probable).
6. Roucourt	Pont du Bostiau (Concédé au sieur Midot.)	1° Canal de Pommerœul à Antoin; 2° Chemin de Bury à Péruwelz, par Roucourt.	40 ^m ,00 débouché 15 ^m ,50	4 ^m ,00 entre les parements des murs de tête.	Pont fixe.	Le pont est entièrement construit en maçonnerie. Il y a des trottoirs de 0 ^m ,75 de largeur. La partie carrossable a 2 ^m ,45 de largeur.	30 sept. 1841.	La circulation sur ce pont a été autorisée par arrêté du 31 juill. 1843.	La perception des droits de péage a été autorisée par arrêté du 31 juillet 1843.

DURÉE de LA CONCESSION.	ÉPOQUE à laquelle LA CONCESSION expirera.	MONTANT de la DÉPENSE d'exécution.	SUBSIDES fournis par			TARIFS DES PÉAGES perçus		PRODUIT annuel DES PÉAGES.	OBSERVATIONS.	
			l' ÉTAT.	la PROVINCE.	les COMMUNES ou les PARTICULIERS.	DU CHEF DU PASSAGE sur LE PONT.				DU CHEF du passage des bateaux sous LE PONT.
90 ans.	à minuit le 16 juillet 1957.	Estimé à 90,000 francs. La parfaite exactitude du chiffre de la dépense n'a pas pu être vérifiée.	40,000 »			Pour une personne à pied 0.02 Pour un cheval et son cavalier 0.08 Pour une voiture à deux roues suspendue ou non, attelée d'un cheval, bœuf ou vache 0.09 Pour une voiture à trois ou à quatre roues suspendue ou non, attelée d'un cheval, bœuf ou vache. 0.12 Pour chaque cheval, bœuf ou vache en sus des nombres indiqués ci-dessus et pour chaque cheval non attelé. 0.06 Pour un âne attelé 0.05 Les voyageurs en voiture payeront comme les personnes à pied 0.02 Pour chaque bœuf, vache, mule, ânesse, non attelé, mouton, brebis, porc, bouc, chèvre et chien attelé 0.02		Moyenne 5,400 »	Un arrêté ministériel du 16 juillet 1867 a autorisé la circulation sur le pont et la perception des péages stipulés à l'article 20 du cahier des charges de la concession.	
90 ans.	26 avril 1927, date probable.					Le concessionnaire perçoit au passage sur les ponts les droits suivants : Pour une voiture suspendue, chariot ou charrette, attelée de six chevaux ou mulets, chargée ou vide, avec le conducteur 0.85 Pour une voiture suspendue, chariot ou charrette, attelée de cinq chevaux ou mulets. 0.65 Pour une voiture suspendue, chariot ou charrette, attelée de quatre chevaux ou mulets. 0.50 Pour une voiture suspendue, chariot ou charrette, attelée de trois chevaux ou mulets. 0.40 Pour une voiture suspendue, chariot ou charrette, attelée de deux chevaux ou mulets. 0.30 Pour une voiture suspendue, chariot ou charrette, attelée d'un cheval ou mulet 0.20 Les bœufs, vaches ou ânes attelés payeront par tête. 0.05 Une personne chargée ou non. 0.05 Un cavalier avec un cheval ou mulet. 0.15 Un cheval ou mulet 0.10 Un âne ou ânesse. 0.05 Un bœuf, vache, veau ou porc 0.05 Mouton, brebis, bouc et chèvre. 0.02		Moyenne 5,000 »	Le cahier des charges relatif à la concession de la route a été approuvé, le 23 mai 1854, par le Ministre de l'Intérieur. Ce pont, concédé à l'ingénieur Tarte, le 1 ^{er} août 1854, a été remis ensuite à une Société anonyme dont l'acte de constitution a été approuvé par arrêté royal du 15 janvier 1858.	
92 ans.	29 sept. 1953.	15,000 fr. Une dépense de 5,545 fr. a été faite en 1873 pour l'établissement de trottoirs en pierre de taille et de garde-corps en fer.				Pour un homme 0.02 Pour un cheval 0.05 Pour un bœuf ou une vache 0.02 Pour une douzaine de moutons ou de porcs. 0.01 Pour un porc, veau ou chèvre 0.01 Pour un âne 0.02 Pour une paire de roues. 0.05 Pour une brouette 0.01		La perception du droit de péage est actuellement louée 2,000 fr.		

COMMUNE sur le territoire de laquelle LE PONT est situé.	NOM DU PONT.	DÉSIGNATION : 1° du fleuve, de la rivière ou du canal sur lequel le PONT est établi; 2° de la route au passage de laquelle le PONT est affecté.	LONGUEUR DU PONT.	LARGEUR DU PONT.	LE PONT est-il FIXE ou MOBILE?	LE PONT est-il construit entièrement en ma- çonnerie ou est-il recouvert d'un ta- blier métallique ou en bois? Y-a-il des trottoirs? Quelle en est la largeur ainsi que celle de la voie carrossable?	DATE de L'ARRÊTÉ accordant la concession.	DATE à laquelle LE PONT a été livré à la circulation.	ÉPOQUE à laquelle LA CONCESSION a commencé.
7. Péruwelz	Pont du Pontchaux . . (Concéde au sieur Eglise Delfine; concession rachetée par les sieurs Delcourt Joseph et Hai- naut Antoine.)	1° Canal de Pommerœul à An- toing; 2° Chemin de Basècles à Péruwelz.	19 ^m ,60 débouché 5 ^m ,20	5 ^m ,20	Pont fixe.	Ce pont est recouvert d'un tablier en bois. Il n'y a pas de trottoirs.	10 juin 1851.	La circulation sur ce pont a été autorisée par arrêté du 10 nov. 1851.	La perception des droits de péage a été autorisée par arrêté du 17 oct. 1851.

PONTS REVENANT

NÉ

PONTS REVENANT

1. Châtelet-Châtelineau (Pont mitoyen.)	Pont de la Ville.	1° Sambre; 2° Chemin communal reliant Châtelet à la route de Lodelinsart à la Sambre.	42 ^m ,20	7 ^m ,50	Pont fixe.	Tabliers métalliques recouverts d'une chaussée pavée de 5 ^m ,50 de largeur et de deux trottoirs cha- cun de 1 ^m ,00 de largeur.	Un arrêté royal du 5 mai 1855 autorise la re- construction du pont et la per- ception d'un droit de péage. L'adjudication a eu lieu le 22 juill. 1854.	Vers 1854.	L'époque de la concession com- mence à partir de 1855 (date probable).
--	---------------------------	---	---------------------	--------------------	------------	--	---	------------	--

DURÉE de LA CONCESSION.	ÉPOQUE à laquelle LA CONCESSION expirera.	MONTANT de la DÉPENSE d'exécution.	SUBSIDES fournis par			TARIFS DES PÉAGES perçus		PRODUIT annuel DES PÉAGES.	OBSERVATIONS.
			l' ÉTAT.	la PROVINCE.	les COMMUNES ou les PARTICULIERS.	DU CHEF DU PASSAGE sur LE PONT.	DU CHEF du passage des bateaux sous LE PONT.		
90 ans.	9 juin 1941.	17,260 fr. Non compris les frais de construc- tion de la maison pontonnaire.				Le tarif est le même que celui du pont de Bostiau.			Le dernier bail passé pour la perception des droits de péage a été repris pour la somme annuelle de 1,000 francs; on peut encore aujourd'hui admettre cette somme comme étant le pro- duit des péages.

A LA PROVINCE.

ANT.

AUX COMMUNES.

50 ans.	1885 (date probable).	56,000 fr. prix d'adjudication.				Voiture à deux roues. <table style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr><td>1 cheval, mulet, bœuf ou âne . . .</td><td>0.02</td></tr> <tr><td>2 chevaux id.</td><td>0.03</td></tr> <tr><td>3 id. id.</td><td>0.04</td></tr> <tr><td>4 id. id.</td><td>0.05</td></tr> </table>	1 cheval, mulet, bœuf ou âne . . .	0.02	2 chevaux id.	0.03	3 id. id.	0.04	4 id. id.	0.05	Adjugé en moyenne à 3,000 fr. par an.	Par suite d'un accord intervenu entre la ville et la Société concession- naire des embranchements concé- dés de Châtelet à Châtelineau, la moitié du droit de barrière est abandonnée aux concessionnaires des embranchements (barrière com- mune pour la perception de la taxe du pont et de la route concédée). Le pont dont il s'agit a été construit par les soins de la ville de Châtelet et les renseignements qui le con- cernent, ont été pris à l'Hôtel de ville. A la suite de l'inondation de 1850, une arche y a été ajoutée sur la rive gauche et ce dernier travail a été exécuté par les soins et aux frais de l'État.
1 cheval, mulet, bœuf ou âne . . .	0.02															
2 chevaux id.	0.03															
3 id. id.	0.04															
4 id. id.	0.05															
						Voiture à quatre roues. <table style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr><td>1 cheval, mulet, bœuf ou âne . . .</td><td>0.03</td></tr> <tr><td>2 chevaux id.</td><td>0.04</td></tr> <tr><td>3 id. id.</td><td>0.05</td></tr> <tr><td>4 id. id.</td><td>0.06</td></tr> </table>	1 cheval, mulet, bœuf ou âne . . .	0.03	2 chevaux id.	0.04	3 id. id.	0.05	4 id. id.	0.06		
1 cheval, mulet, bœuf ou âne . . .	0.03															
2 chevaux id.	0.04															
3 id. id.	0.05															
4 id. id.	0.06															

COMMUNE sur le territoire de laquelle LE PONT est situé.	NOM DU PONT.	DÉSIGNATION : 1° du fleuve, de la rivière ou du canal sur lequel le PONT est établi; 2° de la route au passage de laquelle le PONT est affecté.	LONGUEUR DU PONT.	LARGEUR DU PONT.	LE PONT est-il FIXE ou MOBILE?	LE PONT est-il construit entièrement en ma- çonnerie ou est-il recouvert d'un ta- blier métallique ou en bois? Y-a-il des trottoirs? Quelle en est la largeur ainsi que celle de la voie carrossable?	DATE de L'ARRÊTÉ accordant la concession.	DATE à laquelle LE PONT a été livré à la circulation.	ÉPOQUE à laquelle LA CONCESSION a commencé.
2. Tournai	Pont aux Pommes	1° Escaut; 2° Grande voirie.			Pont tournant.				
5. Id.	Pont de Fer.	1° Escaut; 2° Grande voirie.			Id.				
4. Id.	Pont de l'Arche	Escaut.			Id.				
5. Id.	Pont de Notre-Dame	Escaut.			Id.				

PROVINCE**PONTS REVE**

1. Amay et Ombret. Rausa.	Pont d'Ombret.	Meuse.	167 ^m ,80	4 ^m ,80	Pont fixe.	Pont métallique avec tablier en bois et trottoirs de 1 ^m ,125 = 2 ^m ,25. Voie carrossable = 2 ^m ,55.	28 sept. 1869. (Arrêté royal).	2 déc. 1870.	2 déc. 1870. (Arr. ministériel.)
-----------------------------------	------------------------	--------	----------------------	--------------------	------------	---	-----------------------------------	--------------	-------------------------------------

DURÉE de LA CONCESSION.	ÉPOQUE à laquelle LA CONCESSION expirera.	MONTANT de la DÉPENSE d'exécution.	SUBSIDES fournis par			TARIFS DES PÉAGES perçus		PRODUIT annuel DES PÉAGES.	OBSERVATIONS.
			l' ÉTAT.	la PROVINCE.	les COMMUNES ou les PARTICULIERS.	DU CHEF DU PASSAGE sur LE PONT.	DU CHEF du passage des bateaux sous LE PONT.		
							0.17 centimes par bateau.		Par ordonnance du 22 avril 1784, la ville de Tournai a été autorisée à remplacer par des ponts tournants les quatre ponts fixes qui existaient autrefois dans la traversée de Tournai et y entravaient la navigation de l'Escaut, ainsi que la circulation, entre les deux rives; et à récupérer la dépense de cette amélioration au moyen d'un droit de péage momentané sur les bateaux passant à chacun de ces ponts. Ce droit, dont la perception avait été interrompue pendant un certain temps à cause des événements politiques, avait été fixé en dernier lieu par arrêté royal du 14 août 1825 à fr. 1.17 pour chaque bateau traversant la ville; il a été supprimé à partir du 1 ^{er} janvier 1856, en vertu de l'arrêté royal du 31 janvier 1855. Toutefois, les dépenses d'entretien et de manœuvre des ponts dont il s'agit continuent à être couvertes au moyen d'un droit de péage de fr. 0.17 par bateau et par pont, autorisé par arrêté royal du 27 juin 1825.
							id.		
							id.		
							id.		

DE LIÈGE.**NANT A L'ÉTAT.**

90 ans.	2 déc. 1960.	269,416 49	67,000 »	50,000 »	20,000 » Commune d'Ombret.	1° Pour une personne à pied 0.05 2° Pour un cheval et son cavalier. 0.10 3° Pour une voiture suspendue à deux roues, attelée d'un cheval, conducteur compris 0.20 4° Pour une voiture de trois ou quatre roues suspen- due ou non, attelée d'un cheval, conducteur compris 0.30 5° Une voiture non suspendue à deux roues, attelée d'un cheval, conducteur compris 0.25 6° Chaque cheval ou chaque paire de roues en sus des nombres indiqués ci-dessus 0.10 7° Les voyageurs en voiture payeront comme les per- sonnes à pied 0.05 8° Pour un bœuf, une vache, un taureau, un âne ou une ânesse. 0.06 9° Pour un veau ou un porc. 0.02 10° Pour un mouton, un bouc ou une chèvre 0.01 11° Pour une voiture conduite par un homme ou trai- née par un ou deux chiens 0.06 12° Pour une brouette, non compris le conducteur. . . 0.05	En moyenne 6,100 francs.	Ensuite d'un arrangement intervenu en 1877, entre la province de Liège, les communes, les concessionnaires et le Département des Travaux publics, la perception du péage cessera en 1882, et, à cette époque, le pont passera dans le domaine de l'État.
---------	--------------	------------	----------	----------	----------------------------------	--	-----------------------------	--

COMMUNE sur le territoire de laquelle LE PONT est situé.	NOM DU PONT.	DÉSIGNATION : 1° du fleuve, de la rivière ou du canal sur lequel le PONT est établi; 2° de la route au passage de laquelle le PONT est affecté.	LONGUEUR DU PONT.	LARGEUR DU PONT.	LE PONT est-il FIXE ou MOBILE ?	LE PONT est-il construit entièrement en maçonnerie ou est-il recouvert d'un tablier métallique ou en bois? Y-a-t-il des trottoirs? Quelle en est la largeur ainsi que celle de la voie carrossable?	DATE de L'ARRÊTÉ accordant la concession.	DATE à laquelle LE PONT a été livré à la circulation.	ÉPOQUE à laquelle LA CONCESSION a commencé.
2. Engis et Ehein	Pont d'Engis	Meuse.	125 ^m ,00	4 ^m ,80	Pont fixe.	Pont métallique avec tablier en bois et trottoirs de 1 ^m ,125 = 2 ^m ,25. Voie charretière 2 ^m ,55.	12 avril 1872. (Arrêté royal.)	29 janv. 1874.	29 janv. 1874. (Arr. ministériel.)
5. Seraing et Jemeppe	Pont de Seraing	Meuse.	101 ^m ,65	5 ^m ,00	Pont suspendu.	Culées et pile en maçonnerie, chaînes et traverses en fer, tablier en bois et trottoirs de 1 ^m ,25 = 2 ^m ,50. Voie charretière 2 ^m ,50.	26 août 1841.	17 avril 1845.	17 avril 1845.
4. Ougrée	Pont d'Ougrée	Meuse.	110 ^m ,80	5 ^m ,10	Pont fixe.	Culées et piles en maçonnerie, longerons en fer, tablier en bois et trottoirs de 1 ^m ,50, soit 2 ^m ,60. Voie charretière 2 ^m ,50.	14 juin 1859. (Arrêté royal.)	18 juin 1860.	18 juin 1860. (Arr. ministériel.)
5. Liège	Pont de Commerce	Meuse.	156 ^m ,00	9 ^m ,05	Pont fixe.	Culées et pile en maçonnerie, longerons en fer, tablier en bois et trottoirs de 4 ^m ,00. Voie charretière 5 ^m ,05.	28 janv. 1860. (Arrêté royal.)	50 mars 1866.	50 mars 1866. (Arr. ministériel.)
6. Liège	Pont de la Boverie	1° Meuse; 2° Pour le passage de la route de Liège à Chênée.	151 ^m ,50	10 ^m ,10	Pont fixe.	En maçonnerie et trottoirs de 1 ^m ,80 = 5 ^m ,60. Voie charretière 6 ^m ,50.	Concession primitive. Arrêté roy. du 26 juill. 1854.—Reconstruction du pont.		
6. Liège	Pont de Longdoz	1° Dérivation de la Meuse (Ourthe); 2° Pour le passage de la même route.	55 ^m ,50	9 ^m ,65	Pont fixe.	En maçonnerie et trottoirs de 1 ^m ,50 = 5 ^m ,00. Voie charretière 6 ^m ,65.	Convent. entre M. le Ministre des Travaux publics et la Société du pont de la Boverie du 18 juillet 1841.	4 février 1844.	4 février 1844.
7. Liège	Pont de Saint-Léonard.	Meuse.	150 ^m ,50	11 ^m ,50	Pont fixe.	Culées et piles en maçonnerie, longerons en fer, tablier en fer et pavés. Deux trottoirs de 2 ^m ,25 = 4 ^m ,50. Voie charretière 7 ^m ,00	5 sept. 1866. (Arrêté royal.)	25 juin 1869.	25 juin 1869. (Arr. ministériel.)

DURÉE de LA CONCESSION.	ÉPOQUE à laquelle LA CONCESSION expirera.	MONTANT de la DÉPENSE d'exécution.	SUBSIDES fournis par			TARIFS DES PÉAGES perçus		PRODUIT annuel DES PÉAGES.	OBSERVATIONS.
			l' ÉTAT.	la PROVINCE.	les COMMUNES ou les PARTICULIERS.	DU CHEF DU PASSAGE sur LE PONT.	DU CHEF du passage des bateaux sous LE PONT.		
90 ans.	29 janv. 1874.	245,586 05	60,000 »	50,000 » sous forme d'actions.	Commune d'Engis 15,000 fr. sous forme d'actions. Commune d'Ehein 15,000 fr. sous forme d'actions.	Même tarif que ci-dessus.		En moyenne 8,070 francs.	
85 1/2 ans.	17 oct. 1928.	480,000 »				Même tarif que celui du pont d'Ombret, excepté les articles 11 et 12 qui n'existent pas, mais qui sont remplacés par l'article 11. Pour une oie ou un dindon. 0.05		70,757 »	
66 ans.	18 juin 1926.	400,000 fr. avec les abords.				Même tarif que celui du pont d'Ombret, excepté que les articles 11 et 12 n'existent pas.		24,800 »	
90 ans.	30 mars 1956.	660,000 »				Pour chaque personne 0.05 Pour chaque cheval ou mulet. 0.10 Pour chaque paire de roues 0.05 Pour chaque bœuf, vache ou âne 0.05 Pour chaque mouton, veau ou porc 0.05		25,626 54	
		1,100,000 »				Pour chaque personne 0.05 Pour chaque cheval ou mulet. 0.10 Pour chaque paire de roues 0.05 Pour chaque bœuf, vache ou âne 0.05 Pour chaque mouton, veau ou porc 0.05			
75 ans.	4 février 1919.	900,261 61							Écroulement du pont en 1859; la circulation a cessé le 25 septembre 1859. Ces deux ponts font partie de la même concession. Actuellement les personnes en voiture sont exemptes du péage.
50 ans.	25 juin 1919.	504,790 »				Pour chaque personne 0.05 Pour chaque cheval. 0.10 Pour chaque paire de roues 0.05 Pour chaque bœuf, vache ou âne 0.05 Pour chaque mouton, veau ou porc 0.05		27,000 »	

COMMUNE sur le territoire de laquelle LE PONT est situé.	NOM DU PONT.	DÉSIGNATION : 1° du fleuve, de la rivière ou du canal sur lequel le PONT est établi; 2° de la route au passage de laquelle le PONT est affecté.	LONGUEUR DU PONT.	LARGEUR DU PONT.	LE PONT est-il FIXE ou MOBILE ?	LE PONT est-il construit entièrement en maçonnerie ou est-il recouvert d'un tablier métallique ou en bois? Y-a-il des trottoirs? Quelle en est la largeur ainsi que celle de la voie carrossable?	DATE de L'ARRÊTÉ accordant la concession.	DATE à laquelle LE PONT a été livré à la circulation.	ÉPOQUE à laquelle LA CONCESSION a commencé.
8. Hermalle sous Argenteau et Argenteau	Pont d'Argenteau.	Meuse.	142 ^m ,00	4 ^m ,25	Pont fixe.	Culées et piles en maçonnerie, longerons en fer, tablier en bois. Deux trottoirs de 0 ^m ,875 = 1 ^m ,75. Voie charretière 2 ^m ,50.	24 mai 1869. (Arrêté royal.)	15 déc. 1870.	15 déc. 1870. (Arr. ministériel.)
9. Visé	Pont de Visé.	Meuse.	234 ^m ,75	4 ^m ,25	Pont fixe.	Culées et piles en maçonnerie, longerons en fer, tablier en fer et pavés. Deux trottoirs de 0 ^m ,875 = 1 ^m ,75. Voie charretière 2 ^m ,50.	25 février 1862. (Arrêté royal.)	4 juin 1868.	4 juin 1868. (Arr. ministériel.)
10. Vaux-sous-Chèvremont	Pont de Vaux (Concédé).	Établi sur la Vesdre, sous la route concédée de Vaux-sous-Chèvremont à la route de la Vesdre.	55 ^m ,00	5 ^m ,00	Pont fixe.	Entièrement en maçonnerie. Deux trottoirs ayant chacun 1 mèt. de largeur. Largeur de la voie carrossable 3 mètres.	8 août 1859.	31 août 1845.	8 février 1840.
11. Chaudfontaine	Pont de Chaudfontaine.	Établi sur la Vesdre entre la route de la Vesdre et la station de Chaudfontaine.	35 ^m ,80	6 ^m ,00	Pont fixe.	Culées en maçonnerie, tablier métallique suspendu sous des arcs en fer de fonte. Deux trottoirs ayant chacun 1 mèt. de largeur. Voie charretière de 4 mètres de largeur.	11 août 1856.	11 août 1856.	11 août 1856.
12. Tilff	Pont de Tilff.	Ourthe canalisée. Le pont est affecté au passage de la route d'Angleur à Hamoir.	72 ^m ,50	4 ^m ,54	Pont fixe.	Le pont est construit de la manière suivante : Les piles sont en moellons, le tablier est métallique. Il y a des trottoirs de 0 ^m ,92 de largeur chacun. La voie carrossable a 2 ^m ,50.	10 juillet 1852.	2 juin 1855.	2 juin 1855.

DURÉE de LA CONCESSION.	ÉPOQUE à laquelle LA CONCESSION expirera.	MONTANT de la DÉPENSE d'exécution.	SUBSIDES fournis par			TARIFS DES PÉAGES perçus		PRODUIT annuel DES PÉAGES.	OBSERVATIONS.
			l' ÉTAT.	la PROVINCE.	les COMMUNES ou les PARTICULIERS.	DU CHEF DU PASSAGE sur LE PONT.	DU CHEF du passage des bateaux sous LE PONT.		
90 ans.	15 déc. 1960.	400,000 »				Pour chaque personne. 0.05 Pour un cheval et son cavalier 0.10 Pour une voiture suspendue à deux roues, attelée d'un cheval, conducteur compris 0.20 Pour une voiture non suspendue à deux roues, attelée d'un cheval, conducteur compris 0.25 Pour une voiture suspendue ou non à trois ou à quatre roues, attelée d'un cheval, conducteur compris 0.50 Pour chaque cheval en sus 0.10 Les personnes en voiture payeront comme les personnes à pied 0.05 Pour un bœuf, une vache, un taureau, un âne ou une ânesse 0.06 Pour un veau ou un porc 0.02 Pour un mouton, un bouc ou une chèvre 0.01	7,000 »		
66 ans.	4 juin 1954.	615,515 »	210,000 »	40,000 »	25,000 fr. de la commune et 15,000 fr. de la Société du chemin de fer de Maestricht.	Même tarif qu'au pont d'Argenteau.	15,000 »		
90 ans.	31 août 1935.	79,000 »	Aucun.	Aucun.	Aucun.	Pour chaque personne passant à pied, à cheval, en voiture, ou de quelque manière que ce soit. 0.02 Pour chaque cheval, âne ou vache 0.05 Pour chaque mouton, cochon ou veau 0.01 Pour chaque paire de roues 0.05	7,250 »	Est exempt du péage : le bétail appartenant aux habitants de la commune allant au pâturage de l'une à l'autre rive de la Vesdre.	
40 ans.	11 août 1896.	55,000 »	Aucun.	Aucun.	Aucun.	Pour chaque personne à pied 0.02 Pour chaque cheval, bœuf, vache, âne, mulet, attelé ou non attelé. 0.05 Pour chaque veau, mouton, cochon et chèvre. 0.01 Pour chaque roue de brouette ou de petite voiture quelconque poussée ou trainée par une personne 0.02 Pour chaque paire de roues de voiture trainée par des animaux 0.05	5,200 »		
90 ans.	2 juin 1945.	100,000 »	Aucun.	Aucun.	Exécuté par des particuliers constitués en société à cette fin.	Par personne 0.05 Par cheval et par paire de roues 0.10	Moyen 8,400 fr.		

COMMUNE sur le territoire de laquelle LE PONT est situé.	NOM DU PONT.	DÉSIGNATION : 1° du fleuve, de la rivière ou du canal sur lequel le PONT est établi; 2° de la route au passage de laquelle le PONT est affecté.	LONGUEUR DU PONT.	LARGEUR DU PONT.	LE PONT est-il FIXE ou MOBILE ?	LE PONT est-il construit entièrement en maçonnerie ou est-il recouvert d'un tablier métallique ou en bois? Y-a-t-il des trottoirs? Quelle en est la largeur ainsi que celle de la voie carrossable?	DATE de L'ARRÊTÉ accordant la concession.	DATE à laquelle LE PONT a été livré à la circulation.	ÉPOQUE à laquelle LA CONCESSION a commencé.
15. Verviers et Hodimont	Pont Léopold	1° La Vesdre, rivière non navigable; 2° Route de Houdimont à Ensival, par les Gerardchamps.	51 ^m ,50	7 ^m ,95	Pont fixe.	Entièrement construit en maçonnerie. Largeur des trottoirs 0 ^m ,90. Largeur de la voie charretière 6 ^m ,15. .	19 déc. 1851.	1855.	1855.

PONTS REVENANT

NÉ

PONTS REVENANT

1. Chénée	Passerelle du gué des vaches	Établie sur la Vesdre.	59 ^m ,75	2 ^m ,50	Pont fixe.	Tablier en bois sur des palées. Sans trottoirs.	11 nov. 1870.	12 avril 1871.	12 avril 1871.
---------------------	--	------------------------	---------------------	--------------------	------------	--	---------------	----------------	----------------

PROVINCE

PONTS REVENANT

1. Samson et Namèche	Pont de Namèche.	1° La Meuse; 2° Le chemin de Samson à la station de Namèche.	111 ^m ,50 entre les parements des culées et 156 ^m ,50 entre les extrémités des murs en retour.	4 ^m ,60 ou 4 ^m ,50 entre les garde-corps.	Pont fixe.	Les piles et les culées sont en maçonnerie. Le tablier, composé de trois travées en fonte du système Vergniais, est recouvert d'un empierrement porté par des traverses Wautherin. Il y a deux trottoirs en bois de 1 ^m ,00 de largeur chacun, ou 1 ^m ,05, y compris l'épaisseur du garde-corps et une voie carrossable de 2 ^m ,50 de largeur.	16 déc. 1858.	1 ^{er} mars 1861.	1 ^{er} mars 1861.
--------------------------------	--------------------------	--	---	--	------------	--	---------------	----------------------------	----------------------------

DURÉE de LA CONCESSION.	ÉPOQUE à laquelle LA CONCESSION expirera.	MONTANT de la DÉPENSE d'exécution.	SUBSIDES fournis par			TARIFS DES PÉAGES perçus		PRODUIT annuel DES PÉAGES.	OBSERVATIONS.
			l' ÉTAT.	la PROVINCE.	les COMMUNES ou les PARTICULIERS.	DU CHEF DU PASSAGE sur LE PONT.	DU CHEF du passage des bateaux sous LE PONT.		
L'arrêté royal du 19 déc. 1851 porte : Art. 6. Après le rachat de toutes les actions et après que la Société se sera libérée de toutes ses charges, le Gouvernement entrera dans la pleine propriété et la jouissance de la route et de ses dépendances.		92,727 fr. Capital déboursé pour la construction de la route et du pont.				Pour chaque piéton 0.02 Demi-droit de barrière d'après le tarif du décret du 6 mars 1851.		Au 31 déc. 1875, la somme totale perçue pour les fermages de la barrière, depuis 1835, était de fr. 227,672 17 c. En 1876, un nouveau bail de 5 ans a commencé à raison de 15,800 fr. par an.	

A LA PROVINCE.

ANT.

AUX COMMUNES.

28 ans.	12 avril 1899.	10,000 »	Aucun.	Aucun.	Aucun.	Pour chaque personne 0.02	Il n'en existe pas.	Le sieur Desoileil paye à la commune de Chénée une redevance annuelle de 250 fr.
---------	----------------	----------	--------	--------	--------	-------------------------------------	---------------------	--

DE NAMUR.

A L'ÉTAT.

90 ans.	1 ^{er} mars 1951.	200,000 » (1)	Le pont a été construit sans subsides.			Pour chaque personne à pied, à cheval ou en voiture 0.05 Pour chaque cheval, âne, bœuf ou vache, attelé ou non 0.10 Pour chaque paire de roues de voiture, trainée par des animaux 0.05 Pour chaque brouette ou petite voiture quelconque, poussée ou trainée par une personne 0.05 Pour chaque mouton, porc, chèvre ou veau 0.05	Il n'est perçu aucune taxe du chef du passage des bateaux sous le pont.	13,764 16 moyenne des cinq dernières années.	(1) Plus 5,000 fr. dépensés en sus du capital souscrit et qui ont été remboursés par prélèvements sur les bénéfices nets. Les produits annuels des péages ont été constamment en augmentant.
---------	----------------------------	---------------	--	--	--	---	---	---	---

COMMUNE <small>sur</small> le territoire de laquelle LE PONT est situé.	NOM DU PONT.	DÉSIGNATION 1 ^o du fleuve, de la rivière ou du canal sur lequel le PONT est établi; 2 ^o de la route au passage de laquelle le PONT est affecté.	LONGUEUR DU PONT.	LARGEUR DU PONT.	LE PONT est-il FIXE ou MOBILE?	LE PONT est-il construit entièrement en ma- çonnerie ou est-il recouvert d'un ta- blier métallique ou en bois? Y-a-il des trottoirs? Quelle en est la largeur ainsi que celle de la voie carrossable?	DATE de L'ARRÊTÉ accordant la concession.	DATE à laquelle LE PONT a été livré à la circulation.	ÉPOQUE à laquelle LA CONCESSION a commencé.
2. Floreffe,	Pont de Floreffe	1 ^o La Sambre; 2 ^o Le chemin de Floreffe à Temploux.	54 ^m ,40 entre les parements des culées.	4 ^m ,80	Pont fixe, sauf la travée cen- trale de 6 ^m ,00 d'ouverture li- bre qui porte un pont-levis de 3 ^m ,50 de largeur.	Le pont, formé de cinq travées, est recouvert d'un tablier en bois; la voie charretière recouverte d'un second plancher à 2 ^m ,40 de lar- geur; les parties latérales plus basses que la voie charretière ont chacune 1 ^m ,20 de largeur et ser- vent de trottoirs.	19 juin 1854.	En 1855.	19 juin 1854.

PONTS REVENANT

NÉ

PONTS REVENANT

NÉ

DURÉE de LA CONCESSION.	ÉPOQUE à laquelle LA CONCESSION expirera.	MONTANT de la DÉPENSE d'exécution.	SUBSIDES fournis par			TARIFS DES PÉAGES perçus		PRODUIT annuel DES PÉAGES.	OBSERVATIONS.
			l' ÉTAT.	la PROVINCE.	les COMMUNES ou les PARTICULIERS.	DU CHEF DU PASSAGE sur LE PONT.	DU CHEF du passage des bateaux sous LE PONT.		
90 ans.	19 juin 1924.	50,000	Le pont a été construit sans subsides.			Pour une voiture suspendue, chariot ou charrette, attelée de six chevaux ou mulets, chargée ou à vide, avec le conducteur 0.85 Idem, idem, attelée de cinq chevaux ou mulets 0.65 Pour une voiture suspendue, chariot ou charrette, attelée de quatre chevaux ou mulets, chargée ou non, avec le conducteur 0.50 Idem, idem, attelée de trois chevaux ou mulets. 0.40 Idem, idem, attelée de deux chevaux ou mulets. 0.30 Idem, idem, attelée d'un cheval ou mulet 0.20 Toute personne en voiture est exemptée de droit. Les bœufs, vaches ou ânes attelés payeront par tête. 0.05 Pour une personne chargée ou non 0.05 Pour un cavalier avec un cheval ou mulet 0.15 Pour un cheval ou mulet chargé ou non 0.10 Pour un âne ou ânesse, chargé ou non. 0.05 Pour un bœuf, vache, veau ou porc, destiné à la vente 0.05 Pour un mouton ou brebis, bouc ou chèvre 0.02 Lorsque les bœufs, vaches, veaux et porcs seront au-dessus de 10, le droit sera diminué de $\frac{1}{2}$ et, dans le cas où le troupeau de moutons, brebis ou chèvres serait au-dessus de 20, le droit se réduirait à un centime par chaque tête excédant ce nombre. Pour conducteur de chevaux, mulets, ânes, etc. 0.05 Les voitures et animaux de la commune de Floreffe employés aux travaux de l'agriculture qui passent et repassent le même jour sur le pont, chargés ou non, et les animaux allant au pâturage ou en venant, ne payeront, ainsi que leurs conducteurs, que la moitié du droit fixé par le tarif, pour tous passages dans la même journée, quelque soit le nombre, soit en allant, soit en venant.	Il n'est perçu aucune taxe du chef du passage des bateaux.	Depuis plusieurs années, les péages du pont de Floreffe sont adjugés au rendement de 400 fr. par an.	

A LA PROVINCE.

ANT.

AUX COMMUNES.

ANT.

RÉCAPITULATION.

PROVINCES.	PONTS CONCÉDÉS revenant			TOTAUX.
	à L'ÉTAT.	aux PROVINCES.	aux COMMUNES.	
ANVERS	1	•	2	3
BRADANT	•	•	4	4
FLANDRE OCCIDENTALE	"	•	•	•
FLANDRE ORIENTALE	4	1	8	15
HAINAUT	7	"	5	12
LIÈGE	13	•	1	14
LIMBOURG	•	•	•	•
LUXEMBOURG	•	•	•	"
NAMUR	2	•	•	2
Totaux	27	1	20	48

ANNEKE N° 4.

TABLEAU I.

Lignes reprises par l'État ou construites en vertu de la convention-loi des 25 avril/3 juin 1870; sections exploitées antérieurement à la convention-loi des 1^{er}/26 juin 1877.

NUMÉROS D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES SECTIONS.	LONGUEURS.	DATES		Observations.
			de la	MISE EN EXPLOITATION.	
		mètres.			
1	Lignes indiquées à l'article 3 de la convention du 25 avril 1870.	601,000		*	
2	Bascoup à Trazegnies.	6,560	15 déc.	1870.	
3	Raccordement du charbonnage de Fontaine-l'Évêque	2,188	26 juill.	1871.	
4	Raccordement du chemin de fer de Quenast à la station de Tubize	1,672	1 ^{er} juill.	1872.	
5	Chemin de fer des carrières de Quenast	7,701	1 ^{er} juill.	1872.	Cette ligne qui était ouverte à l'exploitation avant le 1 ^{er} janvier 1871 n'a été exploitée par l'Etat qu'en 1872.
6	Raccordement du puits Périer	6,375	22 juill.	1872.	
7	Jemmapes Produits à Pâturages	2,257	24 nov.	1872.	
8	Trazegnies à Courcelles	5,141	1 ^{er} fév.	1873.	
9	Dour à Quiévrain	7,620	1 ^{er} avril	1873.	
10	Courcelles à Gosselies et à Roux	5,566	25 mai	1874.	
11	Péruwelz à la frontière de France.	2,355	9 août	1874.	
12	Monç-Ville à Hornu-Warquegnies.	4,450	1 ^{er} oct.	1874	Considérée comme exploitée à cette date
13	Gilly à Lambusart et Noir-Dieu aux Haies	11,780	10 nov.	1874.	
14	Berzée à Thuillies et à Beaumont	10,885	25 janv.	1875.	
15	Anvers à Boom et embranchement de Contich	21,180	20 déc.	1875.	
16	Piéton à Buvrines-Mont	9,701	20 mars	1876.	
17	Luttre à Gosselies.	6,827	1 ^{er} juin	1876.	
18	Alost à Burst	10,359	1 ^{er} juin	1876.	
19	Houdeng à Soignies	15,514	7 août	1876.	
20	Raccordement du Petit-Try.	497	20 sept.	1876.	
21	Gilly à Châtelineau	2,617	22 sept.	1876	
22	Fleurus à Nivelles	21,085	22 sept.	1876	
23	Blaton à Bernissart	5,800	15 nov.	1876.	
24	Buvrines à Faurœux	10,581	25 janv.	1877.	
25	Gosselies à Jumet	4,015	10 fév.	1877.	
		784,763			

ANNEXE N° 5.

Tableau II.

LIGNES A CONSTRUIRE EN VERTU DE LA

Groupe de la Société anonyme de construction.

NUMÉROS D'ORDRE.	LIGNES.	SECTIONS.	LONGUEURS APPROXIMATIVES indiquées sous réserve de VÉRIFICATION.
			Kilomètres.
1	Boom à Hoboken	Boom à Hoboken	9535
2	Anvers à Douai	Londerzeel à Opwyck	21304
3	Id.	Opwyck à Alost	
4	Réseau du Brabant	Jette à Zellick	5000
		Zellick à Termonde	25000
5	Quenast à Rebecq-Rognon et embranchement du Pendant	Quenast à Rebecq-Rognon et embranchement du Pendant	6200
6	Saint-Ghislain à Ath	Saint-Ghislain à Ath	18527
7	Frameries à Chimay et extensions	Courbes de Buvrines et de Peissant	5644
8	Id.	Mont Sainte-Geneviève à Lobbes	4038
9	Id.	Trazegnies à Luttre	5705
10	Id.	Courcelles (centre) à Gosselies (ville) et à Jumet	6754
11	Ceinture de Charleroi	Vieux Campinaire à Ransart	3324
12	Id.	Jumet à Ransart	5298
13	Id.	Marcinelle à Jumet	4705
14	Id.	La Planche à la Providence	4648
15	Luttre à Châtelaineau	Jumet à Gilly	5047
16	Couillet à Jamioux	Couillet à Jamioux	6500
		TOTAUX.	157229

CONVENTION-LOI DES 1^{er}/26 JUIN 1877.

(Convention-loi des 25 avril/3 juin 1870.)

DATES DES ARRÊTÉS d'approbation des traces et des profils en long.	SITUATION DES TRAVAUX AU 1 ^{er} JANVIER 1879. ÉVALUATION A RAISON DE 200,000 FRANCS PAR KILOMÈTRE.			<i>Observations.</i>
	TOTAL.	Fait.	Restant à faire.	
12 mars 1876	Francs 1,911,000 »	Francs. 1,699,800 »	Francs. 211,200 »	
20 avril 1876	4,260,800 »	2,020,750 »	2,240,050 »	
15 février 1877				
14 nov. 1878 et 8 janv. 1879.	1,000,000 »	»	1,000,000 »	Pas commencé.
28 janvier 1876	5,000,000 »	4,318,700 »	681,300 »	
30 avril 1878	1,240,000 »	1,062,450 »	177,550 »	
22 décembre 1876	3,705,400 »	1,750,000 »	1,955,400 »	
30 septembre 1876	1,128,800 »	1,128,800 »	»	Exploité depuis le 1 ^{er} novembre 1877.
3 juillet 1870	807,600 »	328,057 »	479,543 »	
11 mai 1875	1,141,000 »	872,062 »	268,938 »	
17 février 1872	1,340,800 »	791,026 »	555,174 »	
17 novembre 1868	664,800 »	369,400 »	295,400 »	
6 mars 1872	1,059,000 »	978,675 »	80,925 »	
6 mars 1872	941,000 »	641,082 »	299,018 »	
24 octobre 1876	920,600 »	341,700 »	587,000 »	
28 juin 1872	1,009,400 »	939,561 »	69,839 »	Va être ouvert à l'exploitation.
Pas d'arrêté d'approbation .	1,300,000 »	»	1,300,000 »	Pas commencé.
	27,445,800 »	17,243,563 »	10,202,237 »	Travaux faits à concurrence de 65 p. % environ.

ANNEXE N° 6.

Tableau III.

LIGNES A CONSTRUIRE EN VERTU DE LA

Groupe de la Banque de Belgique.

NUMÉROS D'ORDRE.	LIGNES.	SECTIONS.	LONGUEURS APPROXIMATIVES indiquées sous réserve de VÉRIFICATION.
1	Braine-le-Comte à Coutraï	Bassilly à Lessines	Metres. 8775
2	Id	Lessines à Renaix.	18155
3	Réseau du Brabant	Bruxelles à Zellick	3574
4	Id.	Zellick à Londerzeel.	15820
5	Id.	Londerzeel à Boom	11110
6	Id.	Lembecq à Ronquières	12141
7	Anvers à Douai	Boom à Puers.	} 20700
8	Id	Puers à Oudenbriel	
9	Id.	Prolongement vers Termonde	
10	Id.	Sotteghem à Ellerelles	16500
11	Id.	Renaix à Tournai	20000
12	Id.	Tournai à la frontière	13170
13	Antoing à Saint-Amand	Antoing à Saint Amand	8470
14	Écaussines à Ronquières	Écaussines à Ronquières'	8500
15	Dour vers Cambrai.	Dour vers Cambrai	9800
16	Tubize à Braine-l'Alleud	Tubize à Clabecq	1950
17	Id.	Clabecq à Braine l'Alleud	12102
18	Avelghem à la frontière française	Avelghem à la frontière française	15350
19	Embranchement vers le bois	Embranchement vers le bois	2500
20	Bruxelles à Tervueren	Bruxelles à Tervueren	10000
21	Frameries à Chimay	Beaumont à Chimay.	27700
22	Id	Chimay à la frontière	12886
23	Id.	Lobbes à Thuillies	8100
24	Ceinture de Charleroi	Couillet à Châtelet	4400
25	Mettet à Acoz	Mettez à Acoz	11000
		TOTAUX	272303

CONVENTION-LOI DES 4^{er}/26 JUIIN 1877.

(Contrat du 7 mars 1878.)

DATES DES ARRÊTÉS d'approbation des tracés et des profils en long.	SITUATION DES TRAVAUX AU 1 ^{er} JANVIER 1870. ÉVALUATION A RAISON DE 200,000 FRANCS PAR KILOMÈTRE			Observations.
	TOTAL.	Fait.	Restant à faire.	
14 juin 1873	Francs. 1,735,000 »	Francs. 655,400 »	Francs. 1,119,600 »	
.	5,631,000 »	»	3,631,000 »	
.	674,800 »	»	674,800 »	
.	3,164,000 »	»	3,164,000 »	
17 janvier 1870	2,222,000 »	»	2,222,000 »	
.	2,428,200 »	»	2,428,200 »	
2 avril 1878	4,140,000 »	1,478,700 »	2,661,300 »	
22 avril 1876				
17 mai 1878				
.	3,300,000 »	»	3,300,000 »	
.	4,000,000 »	»	4,000,000 »	
.	2,634,000 »	»	2,634,000 »	
26 juin 1874 et 3 fév. 1870 .	1,604,000 »	»	1,604,000 »	
.	1,660,000 »	»	1,660,000 »	
.	1,060,000 »	»	1,060,000 »	
.	390,000 »	»	390,000 »	
.	2,420,400 »	»	2,420,400 »	
.	3,070,000 »	»	3,070,000 »	
.	500,000 »	»	500,000 »	
.	2,000,000 »	»	2,000,000 »	
.	5,540,000 »	»	5,540,000 »	
.	2,577,200 »	»	2,577,200 »	
8 fév. 1876 et 17 janv. 1870.	1,620,000 »	76,300 »	1,543,700 »	
.	880,000 »	»	880,000 »	
.	2,200,000 »	»	2,200,000 »	
	54,460,600 »	2,100,400 »	52,270,200 »	Travaux faits à concurrence de 4 p. % environ.

ANNEXE N° 7.

Tableau IV.

LIGNES A CONSTRUIRE EN VERTU DE LA

NUMÉROS D'ORDRE.	LIGNES.	SECTIONS.	LONGUEURS APPROXIMATIVES indiquées sous réserve de VÉRIFICATION
1	Gembloux à la Sambre.	Gembloux à la Sambre.	Kilomètres 14
2	Athus à la Meuse	Athus à Signeux.	14
3	Id.	Signeux vers Gorcy.	0.5
4	Id.	Signeux à Virton.	7
5	Id.	Traversée de Virton.	5
6	Id.	Virton à Houdrigny.	2
7			4
8	Id.	Houdrigny à Bellefontaine	4
9	Id.	Bellefontaine à Florenville	12
10	Id.	Florenville à Straimont	0
11	Id.	Straimont à Paliseul.	23
12	Id.	Paliseul à Gedinne	15
13	Id.	Gedinne à Vonêche	31
14	Id.	Vonêche à Baronville	
15	Id.	Baronville à la Meuse	
16	Tamines à la Meuse.	Tamines à Mettet.	20
17	Id.	Mettet à la Meuse.	26
18	Jemelle à la Meuse	Jemelle à Éprave	9
19	Id.	Éprave à Baronville.	17
20	Bastogne à Gouvy.	Bastogne à Gouvy.	20.5
TOTAUX. . .			242

CONVENTION-LOI DES 31 JANVIER/15 MARS 1873.

DATES DES ARRÊTÉS d'approbation des tracés et des profils en long.	SITUATION DES TRAVAUX AU 1 ^{er} JANVIER 1879. EVALUATION A RAISON DE 200,000 FRANCS PAR KILOMÈTRE.			<i>Observations.</i>
	TOTAL.	Fait.	Restant à faire.	
	Francs.	Francs.	Francs.	
"				Exploité depuis le 1 ^{er} mai 1877.
"				Id. 6 novembre 1876.
"				Id. 30 juillet 1877.
11 février 1876				
17 mars 1877.				
27 septembre 1876.				
10 juin 1875	"	"	"	A la veille d'être ouvert à l'exploitation.
25 septembre 1875.				
18 nov. 1876 et 28 sept. 1877.				
19 janvier 1878				
7 avril 1877.				
21 mai et 26 juin 1878 . . .				
21 mars et 20 juin 1877. . .				
8 décembre 1876 et 4 avril 1878.				
	48,400,000 *	21,835,000 *	26,565,000 *	Travaux faits à concurrence de 45 p. % environ.

ANNEXE N° 8.

Tableau V.

A. LIGNES DE TIRLEMONT A MOLL ET DE TONGRES A

NUMÉRO D'ORDRE.	LIGNES.	SECTIONS.	LONGUEURS APPROXIMATIVES indiquées sous réserve de VÉRIFICATION.
1	Tirlemont à Moll et Tongres à Neerlinter . . .	Tirlemont à Diest Diest à Moll Saint-Trond à Neerlinter Tongres à Saint-Trond TOTAL . . .	Kilomètres. 76 . 24 100

B. LIGNE D'AUBEL A BATTICE,

NUMÉRO D'ORDRE.	LIGNES	SECTIONS.	LONGUEURS APPROXIMATIVES indiquées sous réserve de VÉRIFICATION.
1	Aubel à Battice	Aubel à Battice	Kilomètres 10.5

(101)
(84)

[N° 99.]

NEERLINTER, A CONSTRUIRE PAR LA BANQUE DE BELGIQUE.

DATES DES ARRÊTÉS d'approbation des tracés et des profils en long.	SITUATION DES TRAVAUX AU 1 ^{er} JANVIER 1879. ÉVALUATION A RAISON DE 142,500 FRANCS PAR KILOMÈTRE.			<i>Observations.</i>
	TOTAL.	Fait.	Restant à faire.	
	Francs.	Francs.	Francs.	
	»	»	»	En exploitation depuis le 25 mai 1878.
24 septembre 1876.	»	»	»	
	14,250,000 »	15,025,000 »	1,225,000 »	Travaux faits à concurrence de 91.5 p. %.

A CONSTRUIRE PAR M. CLOSON.

DATES DES ARRÊTÉS d'approbation des tracés et des profils en long.	SITUATION DES TRAVAUX AU 1 ^{er} JANVIER 1879. ÉVALUATION A RAISON DE 245,000 FRANCS PAR KILOMÈTRE.			<i>Observations.</i>
	TOTAL.	Fait.	Restant à faire.	
	Francs	Francs.	Francs	
17 mai et 9 juin 1876	2,572,500 »	200,000 »	2,372,500 »	Travaux faits à concurrence de 8 p. %.

CHEMINS DE FER CONCÉDÉS.

Sections en voie d'exécution.

N° D'ORDRE.	LIGNES.	SECTIONS.	LONGUEURS APPROXIMATIVES.	DATES DES CONCESSIONS.	NOMS DES CONCESSIONNAIRES.	OBSERVATIONS.
1	Anvers à Gloubach . . .	Hérenthals à la frontière . . .	kil. 54. "	30 septembre 1869 . . .	Société anonyme des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam.	La ligne est presque achevée. On compte en commencer l'exploitation très-prochainement, lorsque les travaux seront terminés dans le duché du Limbourg et en Prusse.
2	Taviers à Embresin . . .	Taviers à Embresin . . .	10. "	1 ^{er} juin 1878 . . .	M. Zaman	Les travaux sont en cours d'exécution.
3	Plateaux de Herve . . .	Battice à Verviers . . .	12. "	25 juin 1869 . . .	Compagnie concessionnaire du chemin de fer des Plateaux de Herve.	L'exploitation pourra vraisemblablement commencer très-prochainement entre Battice et Dison. Les travaux sont fort avancés entre Dison et Verviers. C'est l'État qui exploite le chemin de fer des Plateaux de Herve.
4	Menin vers Tourcoing . . .	Menin à la frontière . . .	1.2	10 juin 1872 . . .	Compagnie française des chemins de fer du Nord-Est.	Les travaux sont en cours d'exécution.
5	Chemin de fer de Virton . . .	Virton à la frontière . . .	8.3	15 novembre 1868 . . .	Compagnie du chemin de fer de Virton.	Les travaux sont en cours d'exécution.
		TOTAL	85.5			

(102)

(99)