

Chambre des Représentans.

SÉANCE DU 4 AOUT 1835.

*RAPPORT sur les opérations du Chemin de Fer, fait par
M. le Ministre de l'Intérieur.*

MESSIEURS,

La loi du 1^{er} mai 1834, sur le système des chemins de fer, dispose qu'il sera rendu un compte détaillé aux Chambres des opérations relatives à cette entreprise.

Nous sommes heureux de pouvoir vous présenter le compte d'une manière satisfaisante; les succès obtenus dans les commencemens de cette entreprise sont un sûr garant des heureux résultats que le pays peut se promettre de son entier achèvement.

La section de Bruxelles à Malines a été commencée la première, elle avait donc à subir les chances défavorables qui s'attachent ordinairement aux premiers travaux d'une entreprise nouvelle; cependant la réussite a été complète, les dépenses n'ont excédé que faiblement les prévisions des ingénieurs-directeurs, et encore cet excédant de dépense résulte-t-il d'améliorations apportées au plan, soit à raison d'une plus grande largeur de la route, soit à raison d'une plus grande solidité des rails.

Le désir d'avancer les travaux et de faire jouir le public d'une première section, n'ont pas permis d'apporter dans ces travaux une économie minutieuse.

L'on peut, en effet, se féliciter d'avoir vu achever en une année les travaux d'une section de quatre lieues d'étendue, dont le tracé n'était pas seulement arrêté à l'époque de la promulgation de la loi.

La dépense totale de cette section s'élève à 1,224,100 francs.

L'on peut également se féliciter qu'alors que dans un autre pays, et aux portes de l'une des plus grandes capitales de l'Europe, l'on accorde à une société concessionnaire de fortes sommes, la section de Bruxelles à Malines procure au Gouvernement, qui l'a entreprise, des bénéfices considérables, tout en fixant cependant les prix des voyages au taux le plus bas. La recette s'élève

à fr. 106,956 05 c., payés par 163,532 voyageurs qui ont parcouru le chemin depuis le 7 mai dernier jusqu'au 31 juillet.

L'entreprise n'a pas seulement réussi sous les rapports de la dépense et de la durée d'exécution, elle remplit encore toutes les conditions d'une bonne exécution, et l'on peut s'attendre avec confiance que des dépenses d'entretien seront aussi peu élevées qu'elles peuvent l'être pour des chemins de cette nature; les dépenses qui ont eu lieu dans les premiers temps ne peuvent aller qu'en décroissant; la bonté des rails ne semble rien laisser à désirer.

L'exploitation n'a pas été moins satisfaisante, nous n'avons à déplorer aucun des accidens graves qui auraient pu être redoutés dans les premiers temps du service.

L'enthousiasme qu'avait excité l'ouverture solennelle de cette section a amené successivement un concours immense de voyageurs, alors qu'il n'avait pas été possible d'établir à l'avance tout ce qui était nécessaire pour un service aussi considérable; cependant les embarras inséparables d'un service nouveau aussi étendu ont successivement disparu.

La comptabilité de la recette est tenue avec toute la régularité désirable, et les versements s'opèrent journalièrement dans les caisses de l'État.

Les prix des voyages ont été fixés à un taux qui n'a excité aucune réclamation; ils sont à la portée du peuple qui profite de ce grand bienfait à l'égal de ceux qui sont favorisés de la fortune. Aussi peut-on dire sans exagération que ce chemin est populaire.

Des tableaux détaillés des divers genres de dépenses, du mouvement des voyageurs et de la recette, comprennent tous les renseignemens qu'il serait superflu de rappeler ici; ces documens seront déposés sur le bureau de la Chambre.

Jusqu'ici on a cru devoir s'abstenir d'organiser un service de transport des marchandises; ce transport serait trop peu considérable entre Bruxelles et Malines pour compenser les dépenses auxquelles il donnerait lieu, et la complication qu'il eût amené dans les premiers temps des services de la route.

Un rapport de MM. les ingénieurs fait connaître la situation des travaux sur les autres sections. Je ne puis que rendre justice à leur zèle pour l'avancement des travaux; ils font tous leurs efforts pour répondre aux vœux du Gouvernement et à l'empressement du pays.

Mais, Messieurs, les premiers travaux d'une section sont ceux qui rencontrent le plus d'obstacles; il faut arrêter tous les plans, et procéder aux adjudications, il faut s'assurer des propriétés et en obtenir la possession: ce n'est que lorsque les travaux sont régulièrement et généralement établis qu'ils prennent un développement rapide; c'est ce qui expliquera comment jusqu'ici les travaux sur les diverses sections n'ont pas paru marcher assez vite au gré du public empressé d'en jouir. Mais je puis donner l'assurance à la Chambre qu'aucun moyen de les amener promptement à fin ne sera négligé.

Parmi les obstacles et les difficultés inséparables d'une aussi grande entreprise, je regrette de devoir signaler encore l'obtention des terrains. La loi du 17 avril dernier a rempli une lacune que l'on prétendait résulter par suite d'une disposition constitutionnelle, mais elle a laissé subsister encore des obstacles qui doivent être levés, surtout en ce qui concerne des travaux qui requièrent une grande activité.

Ces obstacles sont décrits dans un rapport que j'ai réclamé de l'avocat de

l'administration, qui a été chargé de suivre les expropriations pour le chemin de fer.

Le Gouvernement aura vraisemblablement à réclamer de nouveau le concours des Chambres pour obtenir des dispositions qui complètent la loi que déjà elles se sont empressées de voter.

Cette matière fera l'objet d'un examen tout spécial pour lequel je compte sur les lumières d'honorables jurisconsultes qui ont déjà bien voulu me prêter leurs secours. L'importance des difficultés qui concernent la mise en possession des terrains pourra être facilement appréciée, lorsqu'on saura que sur une distance de quatre lieues, on compte dans le Brabant 500 parcelles et dans la Flandre 1,000, et lorsqu'on fera attention que ces parcelles appartiennent souvent à plusieurs propriétaires en commun.

Je ne terminerai pas sans parler de l'embranchement dans le Hainaut. On s'occupe dans ce moment de projets d'exécution par voie de concession; mais cette affaire n'est pas assez avancée pour que je puisse entrer dans aucun détail à cet égard; il en est de même d'un projet formé pour la jonction de Gand à Lille. Le Gouvernement n'a pas encore pris de détermination à cet égard.

Je livre, Messieurs, à votre examen, le compte que j'ai l'honneur de vous communiquer; si quelques explications ultérieures étaient réclamées, je m'empresserai de les fournir.

Bruxelles, le 4 août 1835.

Le Ministre de l'Intérieur,

DE THEUX.

Le 1^{er} mai 1834DIRECTION
DES TRAVAUX.

COMPTÉ GÉNÉRAL

des

DÉPENSES

au 1^{er} août 1835.

Monsieur le Ministre,

Nous avons l'honneur de vous adresser le compte général des dépenses faites à partir du 1^{er} mai 1834, pour l'établissement et l'exploitation du Chemin de Fer.

Aux termes de l'art. 6 de la loi qui a ordonné l'établissement de cette communication, cette reddition de compte devait avoir lieu avant le 1^{er} juillet dernier, mais les Chambres n'étant pas réunies à cette époque, nous avons pensé qu'il serait convenable de donner également les dépenses et recettes jusqu'à la date du 1^{er} août.

Les dépenses sont divisées en deux catégories :

Dépenses *de premier établissement*, pour chaque section en particulier, du 1^{er} mai 1834 au 1^{er} août 1835.

Dépenses *d'entretien et d'exploitation*, de la section de Bruxelles à Malines, considérée comme section d'essai, du 1^{er} mai 1835 au 1^{er} août suivant.

Dans chacune de ces catégories, nous avons mis en regard de la dépense d'exécution effectuée ou restant à effectuer, celle prévue aux devis publiés en mars et novembre 1833, ce qui facilite le moyen d'apprécier et le degré d'avancement des ouvrages, et le plus ou moins d'exactitude des sommes portées aux avant-projets.

Sous ce dernier rapport, quoique le montant actuel des dépenses pour la section de Bruxelles n'ait pas encore atteint le chiffre de l'évaluation primitive, nous devons vous faire remarquer, Monsieur le Ministre, qu'il sera dépassé d'environ 220,000 francs, quand on aura exécuté les ouvrages qui restent encore à faire pour l'entier achèvement de ceux prévus; les raisons de cette différence s'expliquent naturellement: d'abord, en ce qui concerne l'*acquisition des terrains*, dont le montant excède l'évaluation de 79,000 francs; il faut observer que dans cette somme dépensée figure le paiement de 19^h 04^a 75^c, que l'exigence des propriétaires a forcé le Gouvernement d'acquérir sous prétexte de morcellement ou d'isolément de biens, et qui, n'étant point nécessaires à l'établissement de la route ni de ses dépendances, seront revendus plus tard. La valeur de ces terrains comptés sur le pied du prix d'acquisition s'élève déjà à la somme de fr. 106,585 20 c., qu'il est juste, en conséquence, de déduire des dépenses d'exécution dans leur comparaison avec nos devis.

Les *travaux de terrassement* que le devis ne portait, pour l'établissement entier de deux voies, qu'à 94,600 francs; leur exécution qui n'est pas encore complète, dépasse déjà cette somme de 17,392 francs, et cependant il nous reste encore pour environ 20,000 francs d'ouvrage à faire, ce qui portera le montant total des terrassements à 132,000 francs, excédant ainsi le devis de

37,000 francs ; mais il ne faut pas oublier que les calculs primitifs étaient basés sur un prix commun pour toutes les sections, sur un prix de terrassement effectué au moyen d'ornières.

Au défaut de ce moyen économique, nous avons dû accepter pour la section d'essai un adjudicataire qui avait réglé ses prix sur les moyens jusqu'alors en usage, persuadés que l'expérience des avantages de l'emploi des ornières amènerait bientôt sur les autres sections des économies en harmonie avec nos prévisions.

C'est ainsi qu'on a dû mettre deux fois en adjudication les travaux de la section de Louvain à Tirlemont, qui, jusqu'au moment où l'on a vu rouler des waggons sur ornières, n'étaient jamais soumissionnés qu'à 700,000 francs au moins au-dessus de nos prévisions, tandis qu'après ils ont été entrepris à 100,000 francs en dessous. — Ce résultat loin de jeter du doute sur les données du devis tend plutôt à les justifier.

Des *ouvrages d'art* prévus aux devis, le pont tournant sur le canal de Louvain, et quelques ouvrages aux abords de Bruxelles restent seuls à exécuter ; en ajoutant leur montant présumé, 60,000 francs, aux fr. 69,891 83 c., qu'ont coûté les 42 ponceaux et aqueducs, les trois ponts de 12 à 13 mètres d'ouverture, et les 20 passages ou traverses de chaussées et chemins vicinaux, on arrive sensiblement à l'évaluation du devis.

La *voie à rouage* était calculée avec ses places d'évitement, pour une longueur totale de 28 $\frac{1}{2}$ kilomètres, et estimée à 763,700 francs. La voie exécutée ne coûte que fr. 645,163-51 c., mais comme il reste encore des redoublemens de voie à établir sur environ 7 $\frac{1}{2}$ kilomètres ou un tiers de l'ouvrage exécuté, le montant total s'élèvera à fr. 845,163-51 c., ou environ 81,000 francs d'excédant sur l'évaluation du devis ; mais la voie à rouage n'avait été calculée d'abord que sur une largeur de 1^m40^c, tandis qu'elle est exécutée aujourd'hui sur 1^m50^c, largeur reconnue la plus convenable et adoptée généralement dans les nouvelles routes en fer de grande communication. Ce changement augmente d'environ un dixième la largeur de la fondation. Les rails portés au devis n'étaient que de 35 livres le yard courant, ceux placés dans la route sont, pour la presque totalité, de 40 livres, ou environ un septième en sus du poids primitif. Il reste donc démontré que nonobstant l'augmentation apparente de cette partie des travaux, les éléments de la dépense sont restés les mêmes qu'au devis ; d'ailleurs, on doit faire aussi la part de l'inexpérience du personnel employé à l'exécution de cette section d'essai, bien qu'elle ne laisse rien à désirer.

A l'occasion de cet article du devis, une dépense imprévue de 15,341 francs a été en outre effectuée pour ouvrages *extraordinaires*, légitimés : 1^o par les difficultés et les frais considérables de transport, résultant des retards que la fabrication des rails éprouvait ; 2^o par la presse qu'on a ensuite exigée de l'entrepreneur de la pose du railway, lorsque les fers sont enfin arrivés, pour terminer et livrer la route à la circulation à l'époque voulue.

Quant aux *dépendances* de la route, tous les mécanismes commandés sont fournis, mais nous n'avons, jusqu'à ce moment, employé que ceux absolument nécessaires au service déjà en activité ; nous avons la certitude, qu'à cet égard, nos prévisions ne seront point dépassées.

Pour ce qui concerne les autres sections en exécution, les divers travaux de terrassements et ouvrages d'art entamés n'offrant encore aucun corps d'ouvrage

achevé, ne peuvent, quant à leur coût, faire l'objet d'une comparaison avec les élémens du devis.

Ils ne peuvent être considérés ici, uniquement, que sous le rapport de l'avancement des travaux. Sous ce rapport, les considérations ne satisfont point entièrement; et en effet, comme sur la section de Bruxelles, jusqu'au mois de mars dernier, et par les mêmes causes, les travaux entrepris çà et là semblent languir. Ils n'ont pu jusqu'ici être ouverts sur des lignes continues, capables de présenter des résultats effectifs; cet état provient principalement des difficultés de mise en possession des terrains, par suite des longues formalités à remplir, non-seulement pour acquérir, mais avant même de pouvoir payer les propriétaires dépossédés. C'est ainsi que sur une valeur de fr. 705,047-28 c. de terrains, aujourd'hui acquis à l'amiable pour les travaux des sections de Louvain, de Termonde, d'Anvers et de Tirlemont, fr. 273,994-02 c. seulement ont pu être payés aux propriétaires, et les terrains mis légalement à notre disposition: et encore de cette somme de fr. 273,994-02 c., faudrait-il déduire le montant des frais d'acquisition.

De plus, les propriétés acquises, aussi bien celles payées que celles restant à payer, ne formant pas toujours des lignes continues (par suite du refus de quelques propriétaires, dont les propriétés intercalées dans nos emprises en empêchent la suite), on sent toute la difficulté que les entrepreneurs éprouvent pour donner à leurs travaux toute l'extension désirable.

A la vérité, depuis une vingtaine de jours environ, on pouvait enfin, sur les sections de Waremmes et de Termonde, commencer à travailler sur d'assez grandes longueurs acquises non discontinues, mais étant arrivés au moment de la récolte, nous avons cru, par motif d'économie et surtout pour ménager les cultivateurs dans leur intérêt le plus direct, devoir respecter le fruit de leur labeur, en retardant de quelques jours seulement, l'ouverture de nos tranchées.

Cependant malgré toutes ces entraves, on a travaillé partout où il a été possible de le faire.

Les remblais les plus considérables et dont l'exécution exigera le plus de temps, sont entrepris entre Louvain et Liège, aux abords de Malines et dans la vallée de la Nèthe. De même, on exécute les grands déblais aux entrées de la galerie souterraine de Cumptich: six millions de briques ont été soumissionnés pour cet ouvrage et sont confectionnés. La section de Malines à Termonde présente déjà 8 kilomètres de longueur achevés en terrassements et ouvrages d'art. Sur cette section, ainsi que sur celles vers Liège, où l'approvisionnement des fers et des traverses a pu s'effectuer depuis l'achèvement de la section de Bruxelles, on vient de commencer sur ornières les transports de déblais à longues distances. Les fondations du pont de Duffel sont terminées, toute la pierre d'appareil est à pied d'œuvre, les piles atteindront bientôt le niveau de la haute mer; la plupart des approvisionnements s'effectuent convenablement. L'étude définitive des deux sections les plus difficiles, de Liège et de Verviers, se pousse avec activité. Elle présente déjà la possibilité d'améliorations notables.

Les bâtimens et le matériel que l'exploitation des transports réclame se forment, en même temps, avec toute la circonspection que de semblables ouvrages nécessitent. Des mécanismes divers, locomotives, diligences et waggons, sont fournis ou commandés en nombre suffisant pour assurer le service au fur et à mesure de l'achèvement des sections.

Aux dépenses prévues aux devis pour l'établissement de la route et de ses dépendances, sont venues se joindre celles de *travaux extraordinaires et de circonstance*, tels que la construction d'un ponton provisoire sur le canal de Louvain, entre l'extrémité achevée du chemin de fer et la colonne initiale, fondée et inaugurée en mai dernier; les frais de la fête d'ouverture de la section d'essai, fête inaugurale qui n'est plus seulement aujourd'hui celle du railway de Malines à Bruxelles, mais bien l'inauguration des routes en fer pour le continent.

L'affluence toujours croissante des voyageurs depuis ce jour, nous a aussi forcés à élever successivement ou à agrandir des bureaux de recette, des barricades, des corps-de-gardes, des hangards pour abriter les voitures, etc., et dont la dépense ensemble monte jusqu'à ce jour à près de 50,000 francs.

L'ensemble des travaux exécutés jusqu'aujourd'hui pour l'accomplissement de la loi du 1^{er} mai 1834 s'élève en conséquence, y compris l'acquisition des terrains et les frais des projets, à la somme de fr. 3,923,264, 68 c., sur laquelle 2,560,000 francs environ, sont déjà liquidés par le Ministère.

Nous ne ferons point de comparaison entre les dépenses d'entretien et d'exploitation portées au devis, et celles effectuées pendant les trois mois qui viennent de s'écouler.

Les premières étaient basées sur l'entretien et l'exploitation de la route entière pour une année moyenne ordinaire; celles effectuées, au contraire, se rapportent à une section spéciale livrée à la circulation avant son entier achèvement, avant même que l'ensemble destiné à consolider sa fondation ait pu être terminé; enfin se rapportent seulement aux trois premiers mois de son ouverture.

D'autre part on sent que la consommation actuelle des locomotives pour le service de Bruxelles à Malines, est tout aussi dispendieuse que si le service s'étendait déjà de Bruxelles à Anvers: car chaque heure de marche utile de la locomotive, actuellement employée, nécessite maintenant son alimentation pendant *trois heures*, ainsi les deux tiers de la consommation sont en pure perte; en outre pour cette seule locomotive en activité, une seconde de secours, qui, placée au point central de Malines, suffirait pour les quatre sections qui s'y embranchent, doit être tenue en réserve et constamment alimentée.

Nous croyons également devoir faire remarquer que les sommes portées en dépense, tant pour l'entretien du chemin et de son matériel des transports que pour les frais d'administration des recettes, comprennent la valeur des outils de réparation et des approvisionnements de prévoyance, tels que rails, coussinets, traverses, sable, etc., et qui cependant resteront à valoir, pendant toute leur durée, sur l'entretien futur.

Les Ingénieurs-Directeurs,

SIMONS. DE RIDDER.

DE PREMIER ÉTABLISSEMENT EFFECTUÉES OU RESTANT A EFFECTUER AU 1^{er} AOUT 1835.

NATURE DES DÉPENSES.	ÉVALUATION TOTALE du coût d'après le DEVIS.	DÉPENSE EFFECTIVE D'EXÉCUTION.		MONTANT des ordonnances délivrées par LE MINISTÈRE.	Observations.	NATURE DES DÉPENSES.	ÉVALUATION TOTALE du coût d'après le DEVIS.	DÉPENSE EFFECTIVE D'EXÉCUTION		MONTANT des ordonnances délivrées par LE MINISTÈRE.	Observations.			
		EFFECTUÉE.	RESTANT A EFFECTUER.					EFFECTUÉE.	RESTANT A EFFECTUER.					
<i>Section de Malines à Bruxelles.</i>														
Acquisition des terrains nécessaires à l'établissement de la route	fr. 263,520	fr. 217,240	90	fr. 18,687	90	Acquisition de terrains	fr. 302,400	fr. 94,823	47	Pour mémoire.	fr. 87,628	06		
Terrains qui ont dû être acquis en excédant par suite de morcellement et qui seront revendus	Imprévu.	106,585	20	"	(*) 331,429 02	Travaux de terrassements	81,400	"	8,000	Idem.	Pour mémoire.			
Travaux de terrassement pour deux voies	94,600	111,992	47	20,000	"	Ouvrages d'art	180,000	"	39,000	Idem.	39,000	"		
Ouvrages d'art pour deux voies	125,000	69,831	83	60,000	"	Voie à rouage	932,700	"	163,000	Idem.	163,000	"		
Voie à rouage pour un long. de 28 1/2 kilomètres	763,700	645,163	51	200,000	"	Dépenses	72,800	"	Pour mémoire.	Idem.	"	"		
Ouvrages extraordinaires nécessités par les retards dans la fabrication des rails	Imprévu.	15,341	"	"	"	Frais d'administration et conduite des travaux	23,500	"	9,000	"	"	9,000		
Dépenses de la route proprement dite	65,300	39,735	35	30,000	"	Frais d'étude du projet	5,000	"	"	"	"	"		
Frais d'admin. et conduite des travaux	18,500	18,204	15	2,000	"	TOTAL pour la section de Malines à Anvers	1,597,500	313,823	47	"	268,628	06		
Frais d'étude du projet	2,000	"	"	"	"	<i>Sections en projet (*).</i>								
TOTAL pour la section d'essai	1,333,420	1,224,100	41	330,687	90	Confection de plans terriers	Pour mémoire.	5,200	"	Pour mémoire.	5,200	"		
<i>Section de Louvain à Tirlemont.</i>														
Acquisition de terrains	307,800	213,324	01	Pour mémoire.	116,233	54	Études de tracés et ouvrages d'art	11,364	"	Idem.	11,364	"		
Travaux de terrassements	563,200	50,000	"	Idem.	40,000	"	TOTAL pour les sections en projet	"	16,564	"	"	16,564		
Ouvrages d'art	732,000	12,000	"	Idem.	8,000	"	<i>Exploitation des transports.</i>							
Voie à rouage	637,000	90,000	"	Idem.	90,000	"	<i>BÂTIMENS ET TERRAINS POUR LE SERVICE.</i>							
Dépenses	41,300	"	"	"	"	"	Acquisition de terrains	110,137	44	Pour mémoire.	(*) Pour mém.	"		
Frais d'administration et conduite des travaux	72,000	13,500	"	13,500	"	"	Constructions diverses	50,028	"	Idem.	50,028	"		
Frais d'étude du projet	9,000	"	"	"	"	"	Mécanismes d'établissement	23,000	"	Idem.	23,000	"		
TOTAL pour la section de Louvain à Tirlemont	2,362,300	378,824	01	"	267,733	54	<i>MATÉRIEL.</i>							
<i>Section de Malines à Termonde.</i>														
Acquisition de terrains	326,000	177,941	08	Pour mémoire.	73,799	"	Locomotives	221,422	34	Pour mémoire.	221,422	34		
Travaux de terrassements	110,000	11,000	"	Idem.	Pour mémoire.	"	Diligences et waggons	80,000	"	Idem.	80,000	"		
Ouvrages d'art	120,000	6,000	"	Idem.	Idem.	"	Frais d'administration et conduite des travaux	15,000	"	"	15,000	"		
Voie à rouage	1,062,000	109,400	"	Idem.	109,400	"	TOTAL pour l'exploitation des transports	2,500,000	499,587	78	"	389,450	34	
Dépenses	88,000	"	"	"	"	"	<i>Dépenses imprévues.</i>							
Frais d'administration et conduite des travaux	24,000	9,500	"	Pour mémoire.	9,500	"	<i>CONSTRUCTIONS PROVISOIRES.</i>							
Frais d'étude du projet	9,000	"	"	"	"	"	Hangars, pontons, barricades, etc. — Fête inaugurale du chemin de fer (3).	46,802	65	"	46,802	65		
TOTAL pour la section de Malines à Termonde	1,730,000	313,841	08	"	192,699	"	TOTAL des dépenses imprévues	Imprévu.	46,802	65	"	46,802	65	
<i>Section de Tirlemont à Waremmes.</i>														
Acquisition de terrains	401,760	105,821	28	Pour mémoire.	26,333	42	Récapitulation.							
Travaux de terrassements	1,293,300	27,000	"	Idem.	27,000	"	Section de Malines à Bruxelles	1,333,420	1,224,100	41	330,687	90	1,232,797	78
Ouvrages d'art	119,500	5,000	"	Idem.	Pour mémoire.	"	— Louvain à Tirlemont	2,362,300	378,824	01	Pour mémoire.	267,733	54	
Voie à rouage	937,000	80,900	"	Idem.	80,900	"	— Malines à Termonde	1,730,000	313,841	08	Idem.	192,699	"	
Dépenses	54,900	"	"	"	"	"	— Tirlemont à Waremmes	2,911,960	229,721	28	Idem.	145,233	42	
Frais d'administration et conduite des travaux	76,500	11,000	"	"	11,000	"	— Malines à Anvers	1,597,500	313,823	47	Idem.	268,628	06	
Frais d'étude du projet	9,000	"	"	"	"	"	Sections en projet	Pour mémoire.	16,564	"	Idem.	16,564	"	
TOTAL pour la section de Tirlemont à Waremmes	2,911,960	229,721	28	"	145,233	42	Exploitation des transports	2,500,000	499,587	78	Idem.	389,450	34	
<i>Section de Malines à Anvers.</i>														
Acquisition de terrains	fr. 302,400	fr. 94,823	47	Pour mémoire.	fr. 87,628	06	Dépenses imprévues	Imprévu.	46,802	65	Idem.	46,802	65	
Travaux de terrassements	81,400	8,000	"	Idem.	Pour mémoire.	"	TOTAL pour dépenses d'établissement	12,435,180	3,023,264	68	Pour mémoire.	2,559,908	79	
Ouvrages d'art	180,000	39,000	"	Idem.	39,000	"	(1) Y compris les frais d'acte d'enregistrement, de procédure et autres règles et payés directement par les notaires, ainsi que le montant des intérêts alloués aux propriétaires pour retard de paiement, à partir de la dépossession.							
Voie à rouage	932,700	163,000	"	Idem.	163,000	"	(2) Y compris des approvisionnements fournis par l'entrepreneur, à valoir sur les ouvrages restants à faire.							
Dépenses	72,800	Pour mémoire.	"	Idem.	"	"	(3) Les paiements concernant ces terrains sont compris dans les ordonnances relatives à la section de Bruxelles.							
Frais d'administration et conduite des travaux	23,500	9,000	"	"	9,000	"	(4) Les décors, drapeaux, guirlandes etc. qui ont servi à la fête restent en dépôt, à la disposition de l'administration.							
Frais d'étude du projet	5,000	"	"	"	"	"								
TOTAL pour la section de Malines à Anvers	1,597,500	313,823	47	"	268,628	06								

Dressé par les soussignés Ingénieurs et joint à leur rapport du 1^{er} août 1835, N^o 640.

SIMONS. DE RIDDER.



Mouvement des Voyageurs et montant des Recettes effectuées du 7 mai au 31 juillet 1835.

DATES.	DE BRUXELLES A MALINES.										DE MALINES A BRUXELLES.														
	NOMBRE DE VOYAGEURS					RECETTES					NOMBRE DE VOYAGEURS					RECETTES									
	PAR CLASSE DE VOITURES.				PAR JOUR.	PAR CLASSE DE VOITURES.				PAR JOUR.	PAR CLASSE DE VOITURES.				PAR JOUR.	PAR CLASSE DE VOITURES.				PAR JOUR.					
	BERLINES.	DILIGENCES.	CHARRS-A-BANCS.	WAGGONS.		BERLINES.	DILIGENCES.	CHARRS-A-BANCS.	WAGGONS.		BERLINES.	DILIGENCES.	CHARRS-A-BANCS.	WAGGONS.		BERLINES.	DILIGENCES.	CHARRS-A-BANCS.	WAGGONS.						
7 Mai 1835 . . .	"	24	24	80	128	"	31 50	24	"	30 25	94 75	"	7	24	72	103	"	10 50	24	"	36	"	70 50		
8 —	"	72	62	417	551	"	108	"	62	"	298 50	378 50	"	12	40	226	278	"	18	"	40	"	167 30	225 30	
9 —	"	61	72	432	585	"	91 50	72	"	226	"	389 50	"	43	51	507	601	"	64 50	50 50	253 50	368 50			
10 —	"	72	144	451	667	"	108	"	144	"	225 50	477 50	"	67	142	578	787	"	100 50	142	"	289	"	531 50	
11 —	"	62	124	504	690	"	93	"	124	"	252	"	469	"	67	99	440	606	"	100 50	99	"	220	"	419 50
12 —	"	27	121	332	480	"	40 50	121	"	166	"	327 50	"	23	97	382	502	"	34 50	97	"	191	"	322 50	
13 —	"	41	136	277	454	"	61 50	136	"	138 50	336	"	31	95	290	416	"	46 50	95	"	145	"	286 50		
14 —	"	35	93	331	459	"	52 50	93	"	165 50	311	"	49	103	276	428	"	73 50	103	"	138	"	314 50		
15 —	"	38	94	375	507	"	57	"	94	"	187 50	338 50	"	22	76	345	443	"	33	"	76	"	172 50	281 50	
16 —	"	18	90	412	520	"	27	"	90	"	206	"	18	105	390	513	"	27	"	105	"	195	"	327	
17 —	"	68	133	1,319	1,520	"	102	"	133	"	659 50	894 50	"	45	102	1,170	1,317	"	67 50	102	"	585	"	754 50	
18 —	"	72	144	513	729	"	108	"	144	"	256 50	503 50	"	72	144	548	764	"	108	"	144	"	274	"	526
19 —	"	72	144	518	734	"	108	"	144	"	259	"	47	134	514	695	"	70 50	134	"	257	"	461 50		
20 —	"	72	144	512	728	"	108	"	144	"	256	"	55	129	490	674	"	82 50	129	"	245	"	450 50		
21 —	"	72	144	508	724	"	108	"	144	"	254	"	43	128	543	714	"	64 50	128	"	217 50	464	464		
22 —	"	33	108	479	620	"	49 50	108	"	239 50	397	"	43	94	404	541	"	64 50	94	"	202	"	360 50		
23 —	"	41	82	381	504	"	61 50	82	"	190 50	334	"	22	110	425	557	"	33	"	110	"	212 50	355 50		
24 —	"	87	144	1,354	1,555	"	85 50	144	"	677	"	906 50	"	33	112	1,254	1,399	"	49 50	112	"	627	"	788 50	
25 —	"	59	123	523	705	"	88 50	123	"	261 50	473	"	50	143	480	673	"	75	"	143	"	240	"	458	
26 —	"	63	136	459	658	"	94 50	136	"	229 50	460	"	59	138	435	632	"	88 50	138	"	217 50	444	444		
27 —	"	31	104	272	407	"	46 50	104	"	136	"	286 50	"	12	83	239	334	"	18	"	83	"	119 50	220 50	
28 —	"	43	116	1,068	1,227	"	64 50	116	"	534	"	714 50	"	30	114	948	1,092	"	45	"	114	"	474	"	633
29 —	"	33	113	305	451	"	49 50	113	"	152 50	315	"	40	90	285	415	"	60	"	90	"	142 50	292 50		
30 —	"	40	95	309	444	"	60	"	95	"	184 50	309 50	"	36	102	289	427	"	54	"	102	"	144 50	300 50	
31 —	"	41	114	1,008	1,163	"	61 50	114	"	504	"	679 50	"	41	120	1,005	1,166	"	61 50	120	"	502 50	684	684	
1 ^{er} Juin . . .	"	50	172	837	1,059	"	75	"	172	"	410 70	657 70	"	51	139	711	901	"	76 50	139	"	353 25	568 75		
2 —	"	42	190	849	1,081	"	63	"	190	"	415 90	668 90	"	44	180	823	1,047	"	66	"	180	"	409 85	655 85	
3 —	"	5	78	204	738	12 50	117	"	204	"	363 60	667 10	"	48	186	658	892	"	72	"	186	"	322 50	580 50	
4 —	"	46	190	705	941	"	69	"	190	"	346 80	605 80	13	60	201	608	882	32 50	90	"	201	"	316 60	640 10	
5 —	"	9	11	117	658	22 50	16 50	117	"	267 20	413 20	13	18	117	494	642	824	32 50	27	"	114 50	241 60	415 60		
6 —	"	2	20	137	785	"	30	"	137	"	309 25	481 25	11	45	146	622	824	27 50	64 50	146	"	306 65	544 65		
7 —	"	17	89	239	813	42 50	133 50	239	"	401 85	816 85	54	122	237	861	1,274	135	178 50	237	"	425 70	976 20			
8 —	"	64	116	235	883	160	174	235	"	431 55	1,000 55	60	99	239	864	1,262	150	148 50	239	"	425 70	963 20			
9 —	"	32	85	240	842	80	127 50	240	"	412 45	859 95	29	61	213	762	1,067	72 50	91 50	213	"	378 75	737 75			
10 —	"	5	12	156	700	12 50	18	156	"	346 85	533 35	5	25	152	677	859	12 50	37 50	152	"	336 25	538 25			
11 —	"	15	47	206	710	37 50	70 50	206	"	352 10	666 10	26	33	170	635	864	65	49 50	170	"	316 60	601 10			
12 —	"	7	12	140	568	17 50	18	140	"	295	"	470 50	"	27	127	474	608	"	10 50	125	"	235 95	371 45		
13 —	"	3	24	138	537	7 50	36	138	"	285 95	463 45	8	7	131	522	688	20	40 50	131	"	258	"	449 50		
14 —	"	9	66	240	814	22 50	99	240	"	417 65	779 15	18	69	176	853	1,116	45	103 50	176 50	416 95	740 85				
15 —	"	5	42	205	796	12 50	63	205	"	363 95	683 45	23	31	158	772	984	57 50	46 50	157 75	382 25	644				
16 —	"	12	41	195	774	30	61 50	195	"	364 80	681 30	20	33	197	678	928	50	49 50	195 75	335 10	630 35				
17 —	"	17	26	178	592	42 50	39	178	"	301 75	561 25	17	43	160	635	855	42 50	64 50	159 75	314 05	580 80				
18 —	"	45	93	213	798	112 50	139 50	213	"	391 80	856 80	42	72	203	795	1,112	105	108	203	"	392 55	808 55			
19 —	"	8	30	174	568	20	45	174	"	281 90	520 90	4	39	163	475	681	10	53 80	162 75	236 45	467 70				
20 —	"	14	4	114	440	35	6	114	"	219 10	374 10	3	32	130	399	564	7 50	47	129 75	195 90	380 15				
21 —	"	4	50	326	853	10	75	326	"	415 55	826 55	25	51	272	720	1,068	62 50	76 50	272	"	347 85	758 85			
22 —	"	19	41	267	638	47 50	61 50	267	"	311 80	687 05	22	29	249	674	974	55	43 50	247 75	330 80	677 05				
23 —	"	29	46	267	488	72 50	69	267	"	238 15	646 65	24	41	311	447	823	60	60	309	"	217 95	646 95			
24 —	"	11	19	226	501	27 50	28 50	224 75	"	244 95	525 70	16	47	221	483	767	40	70 50	219 50	235 50	565 50				
25 —	"	6	39	171	397	15	57 50	171	"	200 90	444 40	27	59	170	367	623	67 50	88 50	169 75	178 40	504 15				
26 —	"	6	25	137	355	15	37 50	136 25	"	176 50	365 25	5	38	173	272	488	12 50	57	172 50	130 30	372 30				
27 —	"	17	36	100	181	42 50	54	99 50	"	86 90	282 90	16	62	133	156	367	40	93	131 75	75 30	340 05				
28 —	"	5	34	143	450	12 50	51	142	"	319 60	425 10	7	45	173	459	684	17 50	67 50	171 75	225 15	481 90				
29 —	"	5	102	226	652	12 50	153	226 50	"	317 60	709 60	10	49	186	763	1,008	25	73 50	185 50	370 10	654 10				
30 —	"	25	54	223	625	62 50																			