Rapports et délibérations - Nord, Conseil général

Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

{BnF

gallica
BIBLIOTHÈQUE
NUMÉRIQUE

Nord. Conseil général. Rapports et délibérations - Nord, Conseil général. 1850.

1/ Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'oeuvres tombées dans le domaine public provenant des collections de la BnF.Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 :
 *La réutilisation non commerciale de ces contenus est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur et notamment du maintien de la mention de source.
 *La réutilisation commerciale de ces contenus est payante et fait l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service.

Cliquer ici pour accéder aux tarifs et à la licence

2/ Les contenus de Gallica sont la propriété de la BnF au sens de l'article L.2112-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

3/ Quelques contenus sont soumis à un régime de réutilisation particulier. Il s'agit :

 *des reproductions de documents protégés par un droit d'auteur appartenant à un tiers. Ces documents ne peuvent être réutilisés, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.
 *des reproductions de documents conservés dans les bibliothèques ou autres institutions partenaires. Ceux-ci sont signalés par la mention Source gallica.BnF.fr / Bibliothèque municipale de ... (ou autre partenaire). L'utilisateur est invité à s'informer auprès de ces bibliothèques de leurs conditions de réutilisation.

4/ Gallica constitue une base de données, dont la BnF est le producteur, protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle.

5/ Les présentes conditions d'utilisation des contenus de Gallica sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

6/ L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur, notamment en matière de propriété intellectuelle. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

7/ Pour obtenir un document de Gallica en haute définition, contacter reutilisation@bnf.fr.

CONSEIL GÉNÉRAL

DU

DÉPARTEMENT DU NORD.

SESSION DE 1869.

RAPPORT DU CONSEILLER D'ÉTAT

CHARGÉ DE L'ADMINISTRATION DU DÉPARTEMENT.

LILLE,

IMPRIMERIE L. DANEL.

1869.

Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

39

CONSEIL GÉNÉRAL

DU DÉPARTEMENT DU NORD.

BIBLIOTHÈQUE IMPÉRIALE IMPR.

RAPPORT DU CONSEILLER D'ÉTAT

CHARGÉ DE L'ADMINISTRATION DU DÉPARTEMENT.

L K 2 16

CONSEIL GÉNÉRAL

DU

DÉPARTEMENT DU NORD.

BIBLIOTHÈQUE IMPÉRIALE IMPR.

SESSION DE 1869.

RAPPORT DU CONSEILLER D'ÉTAT

CHARGÉ DE L'ADMINISTRATION DU DÉPARTEMENT.

LILLE,
IMPRIMERIE L. DANEL.
1869.

CONSEIL GÉNÉRAL DU DÉPARTEMENT DU NORD.

Session de 1869.

RAPPORT DU CONSEILLER-D'ÉTAT

Chargé de l'Administration du Département.

Exposé précis de la situation financière.

La situation financière du département, très-gênée il y a quelques années, est aujourd'hui beaucoup meilleure. La loi du 18 juillet 1866, en supprimant le fonds commun, a restitué au département la jouissance du produit des centimes dont les contribuables étaient grevés pour la formation de ce fonds. Elle a en même temps réglé la quotité des centimes additionnels ordinaires départementaux et augmenté le nombre de ceux affectés à des services spéciaux. Désormais, les ressources du budget ordinaire se composent :

1° De 25 c. additionnels au principal des contributions foncière, personnelle et mobilière et de 1 c. au principal des quatre contributions directes ;

2° De 7 c. (au lieu de 5) au principal des quatre contributions pour la vicinalité ;

3° De 3 c. (au lieu de 2) au même principal pour l'instruction primaire ;

4° Des produits éventuels départementaux.

Ces ressources qui s'élèvent à plus de 3 millions, permettent de pourvoir d'une manière convenable et suffisante à tous les besoins. Mais des charges nouvelles et importantes sont venues s'imposer pour les services des enfants assistés et des aliénés, pour l'agriculture, pour la construction et l'entretien des chemins d'intérêt commun, etc.; elles pèseront d'une manière assez sensible sur le budget, et, par suite, la situation financière du département sera moins belle, à partir du prochain exercice, qu'elle ne l'a été en 1868 et ne l'est encore en 1869. Néanmoins, je me hâte de le dire, cette situation ne laisse pas d'être très-favorable puisque malgré les nouvelles charges que je viens de mentionner, les ressources ordinaires de 1870 permettent encore d'y imputer des dépenses importantes de grosses réparations des routes

départementales et des chemins de grande communication qui, avant le régime de la loi de 1866, ne trouvaient leur place qu'au chapitre des ressources extraordinaires.

Comme le Conseil général le verra par le projet de budget que je mets sous ses yeux, les recettes ordinaires de toute nature sont évaluées pour 1870 à 3,253,224 fr. 16 c. et sont affectées aux dépenses ci-après :

Édices départementaux	180,159 97
Routes départementales	732,939 10
Chemins vicinaux.	1,170,273 »
Enfants assistés	167,100 »
Aliénés	240,605 »
Culte	21,300 »
Instruction publique	339,927 04
Agriculture	65,175 »
Assistance publique	74,310 »
Services divers	261,425 05
Somme égale.. . . .	3,253,224 16

La loi déjà citée du 18 juillet 1866 autorise en outre le Conseil général à voter définitivement jusqu'au maximum de 12 centimes additionnels les impositions extraordinaires destinées à faire face aux besoins des services du département.

Précédemment, le département s'imposait jusqu'à 13 centimes extraordinaires et plus pour couvrir ses dépenses. La nouvelle limite de 12 centimes n'est donc pas une aggravation des charges des contribuables.

Pour 1870, je propose une imposition de 11 centimes 64 centièmes qui produira approximativement une somme de 1,265,372 94

A cette somme vient s'ajouter le montant des emprunts à réaliser dans le cours de l'exercice . . . . . 505,000 »

Les ressources extraordinaires seront ainsi de. 1,770,372 94

et serviront à couvrir les dépenses dont l'indication suit :

Construction du nouvel Hôtel de Préfecture (amortissement d'emprunts compris).	830,530 44
Reconstruction de la maison d'arrêt de Cambrai.	52,000 »
Grosses réparations des chemins de grande communication.	276,550 78
Construction des chemins d'intérêt commun	55,851 72
Achèvement des chemins vicinaux ordinaires.	555,440 »
Total	1,770,372 94

Mes rapports spéciaux auxquels je prie le Conseil général de se reporter, contiennent le détail et la justification de ces dépenses.

On voit, d'ailleurs, que les dépenses que je viens d'énumérer, quoique augmentées et considérables dans leur ensemble, trouvent encore assez facilement leur imputation dans le budget. Mais s'il en est ainsi pour le prochain exercice, bien que l'imposition extraordinaire n'atteigne

pas le maximum légal de 12 centimes, la situation sera, selon toute apparence, plus tendue pendant un certain temps à partir de 1871. Les dépenses pour les grosses réparations des chemins de grande communication, pour l'établissement des chemins d'intérêt commun, pour la nouvelle Préfecture et la prison de Cambrai devant se continuer encore pendant plusieurs années, en même temps que les subventions et les secours promis aux communes pour l'achèvement de leurs chemins vicinaux, s'augmenteront successivement, on peut prévoir qu'il sera difficile en 1871, 1872 et 1873 de maintenir les impositions extraordinaires dans la limite de 12 c. additionnels. Mais à partir de 1874, la situation sera meilleure; les dépenses pour la Préfecture et la prison de Cambrai auront eu leur terme et celles des chemins de grande et de moyenne vicinalité seront sans doute très-notablement diminuées; il n'y aura plus à compter pour ces derniers services que la valeur d'un ou deux centimes, indépendamment des allocations pour l'achèvement du réseau vicinal ordinaire. Le budget extraordinaire offrira alors une certaine latitude qui permettra de faire face à l'amortissement de l'emprunt qui aurait été contracté pour l'ameublement du nouvel hôtel de Préfecture, ainsi qu'aux dépenses auxquelles il y aurait éventuellement lieu de pourvoir pour la réalisation de la part du département dans la garantie d'intérêt accordée aux concessionnaires des nouveaux chemins de fer.

En somme, la situation financière du département est bonne et satisfaisante, et pour mettre le Conseil général en mesure de l'apprécier en pleine connaissance de cause, j'indique dans le cadre ci-après l'état des charges extraordinaires du département pour ses divers services à partir de 1870 jusqu'à 1879.

État des charges du département pour les divers services, à partir de 1870 jusqu'en 1879.

ANNÉES.	ACHÈVEMENT DES CHEMINS VICINAUX.				Quotité de centimes représentés par ce total.	AUTRES SERVICES. QUOTITÉ DE CENTIMES NÉCESSAIRES.				TOTAL du montant des centimes.
	Subventions pour les travaux.	Secours d'amortissement de l'emprunt primitif.	Secours d'amortissement de l'emprunt supplément[re]	Total de la subvention et du secours.		Chemins de grande communication.	Chemins d'intérêt commun.	Nouvel Hôtel de Préfecture	Prison de Cambrai.	
1870	480,000	61,440	14,000	555,440	5·11	2·54	0·51	3· »	0·48	11·64
1871	480,000	122,880	28,000	630,880	5·80	2·50	0·50	3. »	0·50	12.30
1872	480,000	184,320	42,000	706,330	6·49	2·50	0·50	3. »	0·50	12.99
1873	480,000	245,760	56,000	781,760	7·19	2·50	0·50	1·50	0·50	12.19
1874	480,000	307,200	70,000	857,200	7·88	1· »	0·50	»	»	9.38
1875	480,000	368,640	84,000	922,640	8·03	1. »	0·50	»	»	9·53
1876	480,000	430,080	98,000	1,008,980	8·77	1· »	»	»	»	9.77
1877	480,000	491,520	112,000	1,083,530	9.42	»	»	»	»	9·42
1878	480,000	552,960	126,000	1,158,960	10·08	»	»	»	»	10·08
1879	»	614,400	140,000	754,400	6·47	»	»	»	»	6·47

Contributions directes de 1870.

La loi des finances du 8 mai 1869 a fixé comme il suit le contingent du département dans les contributions foncière, personnelle-mobilière et des portes et fenêtres :

Contribution foncière.	4,747,692	»
Id. personnelle-mobilière . .	1,383,981	»
Id. des portes et fenêtres . .	1,571,464	»
Total . .	7,703,137	»

Mais au principal de la contribution foncière fixé à.	4,747,692	»
Il doit être ajouté pour terrains devenus imposables.	82	»
	4,747,774	»
et il doit être retanché pour perte de matière imposable.	364	»
de sorte que le contingent définitif de la contribution foncière est de. . . .	4,747,410	»

Les propriétés non bâties, qui, par suite de leur appropriation à un service d'intérêt général sont entrées dans le domaine public et ont cessé d'être imposables, sont d'une contenance de 46 hectares 01 are 99 centiares, consistant en terrains cédés à l'État, au département et aux communes pour l'élargissement ou le redressement des voies de communication, l'établissement d'une promenade publique à Roubaix, la création et l'agrandissement de cimetières, de maisons d école et de presbytères, et l'ouverture de nouvelles rues. Les propriétés qui, au contraire, appartenaient au domaine public et ayant été vendues sont devenues ainsi passibles de l'impôt, comprennent 20 hectares 12 ares 17 centiares d'excédants de chemins rendus à la culture et de dunes vendues par l'État à des particuliers et productives de revenus.

Le chiffre de la contribution personnelle-mobilière reproduit le contingent de 1868 avec les seuls changements qui résultent de l'adjonction des valeurs locatives des nouvelles constructions et le retranchement des valeurs locatives de maisons démolies, savoir :

Contingent de 1869.	1,341,861	»
Augmentation pour 8,074 maisons nouvellement construites.	57,404	»
	1,399,265	»
Diminution pour 3,377 maisons démolies.	15,284	»
Contingent proposé pour 1870	1,383,981	»

Le contingent du département dans la contribution des portes et fenêtres a strictement pour base le nombre des ouvertures constatées. Il ne fait que reproduire le contingent de l'année dernière augmenté des portes et fenêtres des constructions nouvelles, soit pour 1870. 1,571,464 »

En résumé, les tableaux de répartement, entre les arrondissements, que j'ai l'honneur de soumettre au Conseil, présentent les résultats suivants :

ARRONDISSEMENTS.	PRINCIPAL DES CONTRIBUTIONS.		
	Foncière.	Personnelle-Mobilière.	Des Portes et Fenêtres.
Avesnes	660,314 »	142,511 »	133,692 »
Cambrai	583,363 »	149,263 »	141,199 »
Douai	478,261 »	116,945 »	115,017 »
Dunkerque	478,050 »	123,393 »	126,807 »
Hazebrouck	420,225 »	88,533 »	94,291 »
Lille	1,480,614 »	591,778 »	799,500 »
Valenciennes	646,583 »	171,558 »	160,958 »
	4,747,410 »	1,383,981 »	1,571,464 »

Au principal des quatre contributions doivent être ajoutés :

Centimes additionnels généraux sans affectation spéciale :

Contribution foncière . . . . . »
— personnelle 17
— des portes et fenêtres 15 8/10
— des patentes 10 8/10

Fonds pour secours en cas de grêle, incendie, etc.

Contribution foncière 1
— personnelle-mobilière 1

Fonds de non-valeurs.

Contribution foncière 0 8/10
— personnelle-mobilière 0 8/10
— des portes et fenêtres 2 4/10
— des patentes 5

Le Conseil général a la faculté d'établir des impositions dont la nature et le taux sont règlés ainsi qu'il suit :

Pour dépenses ordinaires du département. . . .	Sur les contributions foncière personnelle-mobilière, maximum	» 25
	Sur les quatre contributions directes, maximum	» 01
Pour dépenses du service vicinal sur les quatre contributions, maximum .		» 07
Pour dépenses de l'instruction primaire, id. id. . . .		» 03

On pourra, d'ailleurs, établir d'office une imposition spéciale portant sur les quatre contributions directes, dans les limites d'un maximum de 2 centimes (art. 14 de la loi du 8 mai 1869), en cas d'omission au budget départemental d'un crédit suffisant pour le paiement des dépenses ci-après :

1° Loyer et entretien des hôtels de Préfecture et de Sous-Préfeetures ;

2° Casernement ordinaire des brigades de gendarmerie ;

3° Loyer, mobilier et menues dépenses des cours et tribunaux et menues dépenses de justice-de paix.

Je joins ici, avec la circulaire de M. le Ministre des Finances, en date du 5 juin 1869, concernant la répartition des contributions directes de 1870, le rapport de M. le Directeur des Contributions directes et l'état qui devra être arrêté et signé par le Conseil général.

Le Conseil voudra bien se borner à y inscrire en principal et en francs les contingents qu'il aura assignés à chaque arrondissement. M. le Directeur des Contributions directes y portera ensuite le chiffre des centimes départementaux dont le Conseil général aura voté la mise en recouvrement.

Fixation de la taxe personnelle.

La fixation du prix de la journée de travail arrêtée dans vos précédentes sessions pour l'assiette de la contribution personnelle, n'a donné lieu à aucune réclamation. Je ne puis que vous proposer de la maintenir pour 1870, savoir :

1re	classe.	Lille.	1 30
2e	—	Dunkerque, Douai, Cambrai et Valenciennes.	1 »
3e	—	Roubaix et Tourcoing.	» 80
4e	—	Avesnes, Hazebrouck, Bergues, Gravelines, Bailleul, Estaires, Merville, Armentières, Comines, Wazemmes (Lille), Moulins (Lille), Le Câteau, Maubeuge, Saint-Amand et Condé. . .	» 70
5	—	Toutes les autres communes	» 50

Fonds de non-valeurs et de réimposition de 1868.

J'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général, avec le rapport de M. le Directeur des contributions directes et les délibérations des Conseils d'arrondissement, le compte définitif de l'emploi du fonds de non-valeurs et de réimposition de l'exercice 1868. Ce compte se résume comme il suit :

Les remises et modérations accordées sur les contributions foncière et personnelle-mobilière se sont élevées à 58,375 62

Les recettes à affecter à cette dépense se sont élevées à la même somme de . 58,374 62

Les remises et modérations sur les contributions des portes et fenêtres se sont élevées à 20,948 71

Les recettes à effecter à cette dépense se sont élevées à la somme de 20,948 71

Les dégrèvements prononcés sur les patentes ont donné lieu à une dépense de 109,783 22

Le crédit ouvert sur le fonds de non-valeurs pour couvrir cette dépense s'élève à une somme égale.

Le produit des 8 centimes prélevés sur le principal des rôles au profit des communes, conformément à l'art. 32 de la loi du 25 avril 1844, s'est élevé à la somme de 250,274 13.

Cette somme a été versée dans les caisses communales au fur et à mesure des recouvrements.

Le montant des décharges et réductions prononcées sur l'exercice 1868 et qui ont été réimposées dans les rôles de l'exercice courant, s'élèvent, savoir :

Pour la contribution foncière	597 47
Id. personnelle-mobilière	17,364 02
Id. des portes et fenêtres	828 42
Total	18,789 91

Aux termes de l'art. 24 de la loi du 19 mai 1838, le Conseil général est appelé à prendre sur le compte qui lui est soumis une délibération qui en approuvera, s'il y a lieu, les détails et les résultats.

Indépendamment de ces allocations qui sont accordées sur les fonds de non-valeurs, des secours sont aussi accordés sur le budget du ministère de l'agriculture et du commerce aux personnes nécessiteuses, dans le cas de pertes éprouvées par suite de sinistres. Ils se sont élevés, pour 1868 à la somme de 27,720 fr. 60 c.

Comptes des Recettes et des Dépenses départementales de l'exercice 1868.

L'article 24 de la loi du 10 mai 1838 porte que le Conseil général entend et débat les comptes d'administration qui lui sont présentés par le Préfet, pour les recettes et les dépenses effectuées en vertu des budgets du département.

Le Conseil a réglé, l'année dernière, le compte de l'exercice 1867. Un décret impérial, en date du 9 juin dernier, joint au présent rapport, a confirmé ce règlement.

La comptabilité de l'exercice 1868 a été close le 30 avril 1869, en vertu des dispositions du décret réglementaire du 18 décembre 1867.

J'ai l'honneur, en conséquence, Messieurs, de vous soumettre le compte définitif de cet exercice, et je l'accompagne, suivant les instructions de M. le Ministre de l'Intérieur, des doubles de toutes les pièces justificatives restées entre mes mains.

Les résultats généraux de ce compte sont récapitulés dans le tableau suivant :

INDICATIONS DES OPÉRATIONS.	Service ordinaire.	Service de la vicinalité.	Service de l'instruction primaire.	Service extraordinaire	TOTAUX.
Recettes effectuées	1,700,016 51	1,381,130 90	359,352 85	942,650 59	4,383,150 85
Dépenses payées	1,598,654 33	1,265,671 84	327,487 51	568,534 97	3,760,345 65
Reliquats	101,362 18	115,459 06	31,865 34	374,118 62	622,805 20
Sommes inscrites au budget de report, 1° pour mandats restant à payer	643 36	575 15	20 »	» »	1,238 51
2° Pour crédits restant à employer	47,120 56	80,249 98	» »	325,200 99	452,541 53
Restes libres à cumuler avec les ressources du budget de 1869.	53,598 26	34,663 93	31,845 34	48,917 63	169,025 16

Je prie le Conseil général de vouloir bien donner sa sanction à ces résultats, par une délibération spéciale. D'un autre côté, le crédit de 3,000 fr. inscrit au budget de 1868, pour frais de traitement de malades et incurables indigents des communes privées d'établissement hospitaliers, a été insuffisant, et afin de ne pas laisser les localités pauvres dans l'impossibilité de solder ces frais, des mandats montant ensemble à 1,309 fr. 67 cent. ont été délivrés en excédant de la susdite allocation.

Pour régulariser la situation, je prie également le Conseil de voter un crédit d'ordre de pareille somme (1,309 fr. 67).

Compte d'administration rendu par le Préfet du Nord pour les dépenses et les recettes départementales de l'exercice 1868.

Nos des sous-ch. du budget. 1	INDICATION DES DÉPENSES. 2	MONTANT des dépenses. 3	MONTANT des crédits alloués au budget primitif. 4	MODIFICATIONS faites par décisions ministérielles et préfectorales. en plus. 5	MODIFICATIONS faites par décisions ministérielles et préfectorales. en moins. 6	MONTANT des crédits définitifs. 7	DIFFÉRENCE entre les dépenses et les crédits. en plus. 8	DIFFÉRENCE entre les dépenses et les crédits. en moins. 9
	Crédits et dépenses ordinaires.							
1	Dépenses obligatoires .	97,270 53	95,297 72	3,153 30	»	98,451 02	»	1,180 49
2	Propriétés départementales immobilières. .	66,418 49	46,045 »	35,928 03	»	81,973 03	»	15,554 54
3	Mobilier départemental	10,612 53	10,895 »	»	»	10,895 »	»	282 47
4	Routes départementales	713,753 20	715,530 76	»	»	715,530 76	»	1,777 56
6	Enfants assistés. . . .	105,898 78	67,750 »	16,860 92	»	84,610 92	21,287 86	»
7	Aliénés	221,800 25	197,745 »	»	»	197,745 »	24,055 25	»
8	Assistance publique . .	68,718 62	70,860 »	»	»	70,860 »	»	2,141 38
9	Cultes	21,205 55	21,300 »	»	»	21,300 »	»	94 45
10	Instruction publique (Dépenses affér. au ministère de l'intér.).	9,200 »	9,200 »	»	»	9,200 »	»	»
11	Archives départementles	11,209 85	11,250 »	»	»	11,250 »	»	40 15
12	Encourag. aux lettres, aux sciences et aux arts	32,854 19	33,791 »	»	»	33,791 »	»	936 81
13	Encour. à l'agriculture et à l'industrie . . .	42,530 10	47,475 »	»	»	47,475 »	»	4,944 90
14	Subvent. aux communes	31,548 »	29,000 »	9,000 »	»	38,000 »	»	6,452 »
15	Cadastre	18,000 »	18,000 »	»	»	18,000 »	»	»
16	Dépenses diverses. . .	70,699 19	73,748 57	26,850 03	»	100,598 60	»	29,899 41
17	Dettes départementales.	128,579 50	114,825 67	14,082 33	»	128,908 »	»	328 50
	TOTAUX	1,650,298 78	1,562,713 72	105,874 61	»	1,668,588 33	45,343 11	63,632 66
	Crédits et dépenses de la vicinalité.							
5	Chemins vicinaux et chemins de fer d'intérêt local.	1,266,246 99	1,371,887 20	29,944 36	»	1,401,831 56	»	135,584 57

N[os] des sous-ch. du budget. 1	INDICATION DES DÉPENSES. 2	MONTANT des dépenses. 3	MONTANT des crédits alloués au budget primitif. 4	MODIFICATIONS faites par décisions ministérielles et préfectorales. en plus. 5	MODIFICATIONS en moins. 6	MONTANT des crédits définitifs. 7	DIFFÉRENCE entre les dépenses et les crédits. en plus. 8	DIFFÉRENCE en moins. 9
	Crédits et dépenses de l'instruction primaire.							
10	Service de l'instruction primaire (Dépenses imputables sur le produit des 3 centimes spéciaux)	327,507 51	336,796 65	21,356 20	»	358,152 85	»	30,645 34
	Crédits et dépenses extraordinaires.							
18	Dépenses imputables sur le produit de centimes extraordinaires. . .	551,565 70	541,828 91	359,688 33	»	901,517 24	»	349,951 54
19	Dépenses imputables sur fonds d'emprunt.	16,966 27	200,173 94	16,792 33	»	216,966 27	»	200,000 »
20	Dépenses imputables sur les produits éventuels extraordinaires.	»	200 »	»	»	200 »	»	200 »
	TOTAUX	568,531 97	742,202 85	376,480 66	»	1,118,683 51	»	550,151 54
	RÉCAPITULATION.							
	Service ordinaire.	1,650,298 78	1,562,713 72	105,874 61	»	1,668,588 33	45,343 11	63,632 66
	Service de la vicinalité . . .	1,266,246 99	1,371,887 20	29,944 36	»	1,401,831 56	»	135,584 57
	Service de l'instruction primaire	327,507 51	336,796 65	21,356 20	»	358,152 85	»	30,645 34
	Service extraordinaire . . .	568,531 97	742,202 85	376,480 66	»	1,118,683 51	»	550,151 54
	TOTAUX	3,812,585 25	4,013,600 42	533,655 83	»	4,547,256 25	45,343 11	780,014 11

RÉCAPITULATION DES RECETTES.

Recettes ordinaires (centimes et produits éventuels)	1,700,016 51
Recettes de la vicinalité (idem)	1,381,130 90
Recettes de l'instruction primaire (idem)	359,352 85
Recettes extraordinaires (centimes et emprunts)	942,650 59
Total.	4,383,150 85
Dépenses acquittées	3,760,345 65
Excédant de recettes	622,805 20

Cette somme de 622,805 fr. 20 c., moins celle de 31,865 fr. 34 c. représentant le reliquat des recettes de l'instruction primaire, a été reproduite au budget de report de 1868 sur 1869, pour être affectée jusqu'à concurrence de 453,760 fr. 04 c. au paiement des dépenses ci-après, savoir :

1° Mandats restant à payer.	1,218 51	
2° Dépenses effectuées et non mandatées	3,475 36	453,760 04
2° Dépenses autorisées restant à exécuter.	449,066 17	
Partant, les ressources disponibles de 1868 sont de.		137,179 82

Qui se divisent, ainsi qu'il suit, entre les divers services :

1° Service ordinaire	53,598 26
2° Service de la vicinalité	34,663 93
3° Service extraordinaire	48,917 63
Total égal	137,179 82

Aux termes de l'article 9 de la loi du 8 juillet 1866, ces ressources doivent être cumulées, suivant la nature de leur origine, avec celles de l'exercice en cours, pour recevoir l'affectation nouvelle qui pourra leur être donnée par le Conseil général. — Vous trouverez, Messieurs, dans mon rapport, diverses propositions pour leur emploi.

BUDGET DE 1870

Mes propositions détaillées par sous-chapitres et par articles dans le cadre du budget que j'ai l'honneur de vous soumettre, sont motivées et développées dans des rapports spéciaux.

Les recettes se résument comme il suit :

	BUDGET ORDINAIRE.			BUDGET extraordinaire	TOTAUX.
	Service ordinaire	Service de la vicinalité.	Service de l'instruction primaire.		
Centimes additionnels ordinaires, savoir :					
Produits des 0,25 centimes au principal des contributions foncières, personnelle et mobilière, et 0,01 centime au principal des quatre contributions, pour les dépenses ordinaires.	1,658,554 01	» »	» »	» »	1,658,554 01
Produit des 0,07 centimes au principal des quatre contributions directes, pour la vicinalité	» »	760,963 11	» »	» »	760,963 11
Produit des 0,03 centimes au principal des quatre contributions, pour l'instruction primaire.	» »	» »	326,127 04	» »	326,127 04
Centimes extraordinaires					
Produit des 11 centimes 64 dix-millièmes extraordinaires aux quatre contributions, pour édifices et chemins.	» »	» »	» »	1,265,372 94	1,265,372 94
Emprunts pour la Préfecture	» »	» »	» »	505,000 »	505,000 »
PRODUITS DIVERS					
Vente de propriétés départementales, de matériaux et d'arbres abattus, de mobilier hors d'usage, subventions communales et industrielles, etc.	98,280 »	409,300 »	» »	700 »	508,280 »
TOTAUX	1,756,834 01	1,170,263 11	326,127 04	1,771,072 94	5,024,297 10

C'est donc une somme totale de 5,024,297 fr. 10 c. dont vous aurez, Messieurs, à régler l'emploi au budget de 1870.

BUDGET ORDINAIRE DE 1870.

Recettes.

Les recettes du budget ordinaire de 1870 reprises pour une somme de 3,253,224 f. 16 c. au tableau récapitulatif que j'ai eu l'honneur de vous soumettre, s'établissent comme suit :

Produit des 25 centimes additionnels ordinaires aux deux premières contributions, et de 1 centime additionnel aux quatre contributions directes.	1,658,554	01
Produit des 7 centimes additionnels aux quatre contributions, pour le service des chemins vicinaux	760,963	11
Produit des 3 centimes additionnels aux quatre contributions, pour le service de l'instructions primaire.	326,127	04
Produits éventuels :		
Loyers de terrains et bâtiments.	5,000	»
Revenus d'établissements d'eaux minérales	100	»
Ventes d'arbres abattus ou élagués.	12,000	»
Vente de chevaux, etc..	2,400	»
Produits des expéditions d'actes de la préfecture..	80	»
Produits des droits de péage et des autres droits concédés au département	2,000	»
Amendes pour contraventions en matière de roulage.	3,000	»
Amendes et confiscations affectées au service des enfants assistés.	9,000	»
Subvention de l'État pour le même service.	10,800	»
Id. pour frais d'inspection et de surveillance.	4,800	»
Contingent des communes id.	21,660	»
Indemnité à recevoir du ministère de la guerre, pour le logement des officiers de la gendarmerie.	1,440	»
Contingent des communes pour le service vicinal.	375,300	»
Subvention de l'État.	10,000	»
Prestations converties en argent.	24,000	»
Remboursement d'avances pour travaux d'intérêt public	20,000	»
Remboursement des dépenses occasionnées par les aliénés et les enfants assistés d'origine étrangère.	4,000	»
Reversement pour trop payé sur les ressources ordinaires . . .	2,000	»
Total.	3,253,224	16

J'ai l'honneur de vous proposer, Messieurs, de vouloir bien inscrire ces différentes ressources au budget ordinaire de 1870.

Frais d'administration de la Préfecture et des Sous-Préfectures.

J'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général, conformément aux instructions, les comptes d'emploi du fonds d'abonnement affecté au personnel des Bureaux de la Préfecture et des Sous-Préfectures du département pour l'année 1868.

J'y joins une circulaire, par laquelle M. le Ministre de l'Intérieur me fait connaître qu'il a bien voulu accorder à la Préfecture du Nord, sur les crédits de 1869, un supplément de fonds d'abonnement de 2,200 fr.

Ce supplément, qui est exclusivement applicable au traitement des employés, est venu compenser en partie l'allocation qui était attribuée aux bureaux sur les fonds de police de la ville de Lille et qui a été supprimée lorsque le service de la police a été remis à l'administration municipale en exécution de la loi du 24 juillet 1867.

L'augmentation d'abonnement mise à ma disposition par M. le Ministre de l'Intérieur, répond aussi aux vœux exprimés par le Conseil général dans sa dernière session, mais toute bienveillante que soit l'allocation, elle est bien insuffisante encore pour permettre d'élever les traitements des employés à un chiffre en rapport avec les exigences de la vie et avec les nécessités du travail considérable dont ils sont chargés.

J'ai l'honneur, à cette occasion, de mettre sous les yeux du Conseil général, une lettre par laquelle MM. les Employés de la Préfecture me demandent d'intéresser le Conseil à leur situation. Je le fais d'autant plus volontiers que la pensée m'en était venue dès mon arrivée dans le département. La position de ces utiles auxiliaires de l'Administration n'est véritablement pas heureuse. Un grand nombre d'entre eux sont mariés et pères de famille, et avec la cherté croissante des loyers et des objets de consommation, ils ont grand'peine à vivre. Il est d'ailleurs à remarquer que, dans un centre aussi important, où le commerce et l'industrie rémunèrent largement leurs employés, il est indispensable que l'Administration, si elle veut faire un bon recrutement, soit à même d'offrir à ses auxiliaires des avantages à peu près équivalents.

Plusieurs Conseils d'arrondissement signalent aussi l'insuffisance du fonds d'abonnement des Sous-Préfectures et demandent avec instance que les allocations mises à la disposition de MM. les Sous-Préfets pour la rémunération de leurs employés soient augmentees.

Cette situation est véritablement très-digne d'intéret, et je prends la liberté de la recommander tout particulièrement à la sollicitude du Conseil général. J'ose espérer que l'Assemblée voudra bien s'y intéresser et si elle consent à entrer dans la voie que je me permets de lui indiquer, j'aurai l'honneur de la prier de comprendre dans les crédits de 1870 une somme dont elle fixera elle-même la quotité et qu'elle pourra prendre sur les fonds libres du budget.

J'aurai soin de rendre compte au Conseil général, par des états spéciaux, de l'emploi du crédit s'il veut bien en voter l'allocation au budget de 1870.

SOUS-CHAPITRE Ier

Dépenses obligatoires.

Hôtel de la Préfecture. — Entretien.

J'ai l'honneur de soumettre au Conseil général, un rapport par lequel M. l'Architecte du département expose l'insuffisance du crédit de 4,000 fr. alloué chaque année pour l'entretien de l'hôtel actuel de la Préfecture, et demande que le crédit soit élevé désormais à 8,000 fr.

Les charges de l'entretien de cet édifice qui n'est pas neuf et qui a subi de fréquents remaniements intérieurs sont grandes en effet, mais l'allocation de 8,000 me paraît fort large, et je pense qu'une somme de 6,000 fr. peut convenablement suffire pour ce service.

Je prie, en conséquence, le Conseil général de vouloir bien inscrire au sous-chapitre Ier du budget de 1870, un crédit de la somme susdite de 6,000 francs pour l'entretien de l'hôtel de la Préfecture.

Hôtel de la Préfecture. — Appropriation.

A mon arrivée dans ce département, j'ai dû pour assurer à ma famille une installation convenable dans l'hôtel de la Préfecture, y faire opérer quelques appropriations et aménagements intérieurs. Ces ouvrages, ainsi que l'indique M. l'Architecte Marteau dans son rapport ci-joint, ont donné lieu à une dépense de 2,200 francs. J'ai pris l'initiative en cette circonstance et pour cette seule fois, à raison de l'urgence et parce que la session du Conseil général n'était pas prochaine.

J'ai l'espoir que l'assemblée voudra bien donner son approbation à cette dépense et j'ai, en conséquence, l'honneur de la prier d'en inscrire le montant au sous-chapitre Ier du budget rectificatif de 1869.

Sous-Préfectures. — Entretien.

Des travaux sont à faire chaque année aux bâtiments des hôtels des Sous-Préfectures qui appartiennent au département.

Une somme de 1,800 fr. a été affectée à ces travaux par les budgets précédents et a été répartie d'une manière égale entre les Sous-Préfectures, les besoins étant à peu près les mêmes dans chacune d'elles. Je pense qu'il y a lieu d'allouer un même chiffre de crédit pour 1870, savoir :

Douai.	450	»
Avesnes.	450	»
Cambrai	450	»
Valenciennes	450	»
Total.	1,800	»

Je prie le Conseil général de vouloir bien allouer un crédit de cette somme au sous-chapitre Ier du budget de 1870.

Loyers des Sous-Préfectures.

Les loyers des Sous-Préfectures de Dunkerque et d'Hazebrouck ont été fixés, savoir :

Pour Dunkerque, suivant bail passé le 14 janvier 1848, à.	5,000	»
Pour Hazebrouck, suivant bail du 5 mai 1858.	2.200	»
Total	7,200	»

Je prie le Conseil général de voter un crédit de pareille somme au budget de 1870.

Casernes de gendarmerie. — Entretien.

Dans sa dernière session, le Conseil général a alloué, au budget de 1869, un crédit de 3,000 fr. pour l'entretien des casernes de gendarmerie, appartenant au département.

Une pareille somme étant nécessaire pour le service de 1870, je prie le Conseil de vouloir bien en inscrire le montant au sous-chapitre I^er^ du budget de cette année.

Gendarmerie. — Dépenses.

Depuis la dernière session ordinaire du Conseil général, les décisions ministérielles relatives au transfèrement à *La Bassée* de la brigade de *Fournes* et à la permutation de la brigade à pied de *Tourcoing* avec la brigade à cheval de *Quesnoy-sur-Deûle*, ont reçu leur exécution.

La location d'un immeuble convenable dans la première de ces villes n'a pu être faite que moyennant le prix de *deux mille francs*, pour une durée de douze années consécutives. — Ce chiffre, quoique paraissant assez élevé, est en rapport avec la valeur de la propriété.

L'appropriation de la caserne de *Tourcoing* a nécessité une augmentation annuelle de loyer de 300 francs.

Le bail de la caserne de *Marchiennes*, qui expirait le 30 septembre 1868, a été renouvelé moyennant une augmentation de 250 fr.

La caserne de *Steenvoorde*, qui appartient à l'hospice de cette ville et dont le bail est expiré depuis le 30 juin dernier, est en reconstruction. Pendant la durée des travaux, le logement de la brigade sera assuré dans un bâtiment précédemment affecté à la douane. Le prix de location de la nouvelle caserne s'élèvera à 1,200 fr., mais ce nouveau chiffre ne commencera à courir qu'à partir de l'entrée en jouissance.

Les baux des casernes de *Berlaimont*, *Landrecies*, *Aubigny-au-Bac* et *Hondschoote*, qui doivent prendre fin d'ici au 31 décembre prochain, ont été renouvelés. L'Administration a dû consentir à des augmentations calculées d'une part sur l'accroissement que les loyers ont généralement subi dans toutes les localités sans exception, de l'autre, sur les travaux d'amélioration que les propriétaires se sont engagés à exécuter, et qui mettront les casernes dans de très-bonnes conditions.

En exécution de la loi du 18 juillet 1866, j'ai l'honneur de soumettre au Conseil général les baux de ces quatre casernes ainsi que ceux de *La Bassée* et de la location provisoire de *Steenvoorde*.

Un seul bail expire en 1870 — celui de *Tourcoing*. Par suite de l'augmentation de 300 fr. récemment consentie, le renouvellement n'entraînera aucune charge nouvelle.

L'indemnité de logement pour les officiers, qui demeurent dans les casernes, fixée à 1,440 fr., est inscrite en recette au budget de 1870.

Le relevé ci-après présente par arrondissement la désignation des casernes en location, ainsi que le montant des loyers et des autres dépenses relatives au service.

Arrondissements.	DÉSIGNATION des CASERNES.	DATE DES BAUX.	DURÉE DES BAUX. Nombre d'années	Époque d'entrée en jouissance.	Époque de fin de bail.	MONTANT des loyers annuels.	OBSERVATIONS.
Avesnes. . . .	Bavai	2 août 1867.	9	1 janvier 1868.	31 déc. 1877.	1,700 »	
	Berlaimont. . . . (1)	25 juillet 1869.	9	1 octobre 1869.	30 sept. 1878.	1,650 »	(1) Nouveau bail, augmentation 250 fr.
	Fourmies	25 février 1867.	9	11 avril 1867.	10 avril 1876.	850 »	
	Hautmont	12 juillet 1865.	9	1 nov. 1865.	31 octobre 1874.	1,200 »	
	Landrecies . . . . (2)	25 juillet 1869.	9	1 janvier 1870.	31 déc. 1878.	1,200 »	(2) Nouveau bail, augmentation 250 fr.
	Maubeuge	6 novemb. 1865	9	1 janvier 1866.	31 déc. 1875.	2,100 »	
	Solre-le-Château . .	24 juin 1866.	9	1 janvier 1867.	31 déc. 1876.	900 »	
	Trélon	29 sept. 1863.	9	1 octobre 1863.	30 sept. 1872.	1,500 »	(3) Nouveau bail, sans augmentation.
Cambrai	Busigny	14 février 1865.	9	1 janvier 1865.	31 déc. 1874.	1,200 «	
	Clary	20 janvier 1867.	12	1 avril 1867.	31 mars 1879.	1,450 »	
	Le Câteau	25 juillet 1867.	9	22 sept. 1868.	22 sept. 1877.	2,000 »	(4) Nouveau bail, augmentation 250 fr.
	Masnières	5 juillet 1866.	9	1 nov. 1866.	31 octobre 1875	1,500 »	
	Solesmes	11 juin 1866.	12	1 juillet 1866.	30 juin 1875.	1,600 »	
Douai.	Aniches	20 juin 1866.	9	20 juin 1866.	20 juin 1875.	700 »	(5) Nouveau bail, augmentation 350 fr.
	Aubigny-au-Bac (3)	1 août 1869.	9	1 sept. 1869.	31 août 1878.	1,200 »	
	Marchiennes . . . (4)	6 août 1868.	9	1 octobre 1868.	30 sept. 1877.	1,000 »	
Dunkerque . .	Bergues	6 sept. 1862.	9	15 octobre 1862.	14 octobre 1871.	1,500 »	(6) Casernement provisoire pendant la durée des travaux de reconstruction de la caserne appartenant à l'hospice civil.
	Dunkerque	1 août 1866.	15	1 janvier 1867.	31 déc. 1881.	4,000 »	
	Hondschoote . . (5)	août 1869.	9	1 sept. 1869.	31 août 1878.	1,150 »	
	Watten	10 août 1867.	12	1 sept. 1867.	31 août 1879.	1,200 »	
	Wormhoudt	13 janvier 1868.	12	1 octobre 1868.	30 sept. 1880.	1,200 »	(7) Location d'un jardin à l'usage de la brigade.
Hazebrouck . .	Merville	25 juillet 1864.	9	15 sept. 1864.	14 sept. 1873.	1,000 »	
	Steenvoorde . . . (6)	2 juin 1869.		1 juillet 1869.		700 »	
	Cassel . . . . . (7)	31 août 1865.	9	1 octobre 1865.	30 sept. 1874.	75 »	(8) Location d'un jardin à l'usage de la brigade. (Continué par tacite reconduction.)
Lille.	Armentières	22 août 1867.	12	1 mars 1868.	28 février 1880.	2,500 »	
	Armentières . . . (8)	27 février 1868.	1	1 mars 1868.	1 mars 1869.	100 »	(9) Changement de résidence de la brigade de Fournes, augmentation de loyer, 1,000 fr.
	Cysoing	15 juin 1867.	9	1 avril 1868.	31 mars 1877.	1,000 »	
	La Bassée . . . . . (9)	19 août 1868.	12	16 nov. 1868.	15 nov. 1880.	2,000 »	
	Lannoy	16 juin 1865.	9	1 sept. 1865.	31 août 1874.	1,200 »	
	Quesnoy s/Deûle . .	29 juin 1865.	9	15 sept. 1865.	14 sept. 1874.	1,400 »	
	Seclin	20 mai 1862.	9	1 juin 1862.	31 mai 1871.	1,600 »	
	Tourcoing . . . . (10)	1 février 1861.	9	1 juin 1861.	31 mai 1870.	1,700 »	(10) Augmentation de loyer de 300 fr. par suite de la substitution d'une brigade à cheval à la brigade à pied; bail à renouveler en 1870.
	Lille (section d'Esquermes)	10 février 1862.	9	1 avril 1862.	31 mars 1871.	1,500 »	
Valenciennes .	Condé	25 octobre 1865.	9	1 janvier 1866.	31 déc. 1875.	1,600 »	
	Saint-Amand	24 mars 1853.	20	15 août 1854.	14 août 1874.	500 »	
	Valenciennes . . (11)	8 sept. 1853.	18	1 mars 1854.	28 février 1872.	4,020 »	(11) Dont 220 fr. pour contribution foncière.
					TOTAL	51,695 »	
					Somme à valoir en prévision des augmentations de loyer qui pourront résulter des nouveaux baux à passer	500 »	
					TOTAL	52,195 »	
					Il y a lieu d'ajouter :		
					1° Pour illumination des casernes et remplacement des drapeaux placés sur les bâtiments, frais de ramonage des cheminées	300 »	
					2° Assurances des risques locatifs des casernes en location	100 »	
					3' Service des eaux de la caserne de Valenciennes	105 »	
					4° Id de la caserne d'Avesnes	30 »	
					5° Éclairage au gaz de la cour de la caserne de Douai	90 »	
					6° Pour indemnité de literie aux gendarmes extraits de la ligne ou admis dans les six mois de leur congé	1,500 »	
					SOMME TOTALE	54,320 »	

J'ai l'honneur de proposer au Conseil général d'ouvrir, au budget départemental de 1870, un crédit égal à la somme de 54,320 francs.

Je mêts sous les yeux du Conseil général les vœux exprimés :

1° Par le Conseil d'arrondissement d'Avesnes pour la création d'une brigade de gendarmerie à pied, ou du moins d'un poste provisoire à *Bousies;*

2° Par le Conseil d'arrondissement de Cambrai pour que la brigade de *Carnières*, provisoirement détachée à *Avesnes*, soit installée dans cette première localité ;

3° Par le Conseil d'arrondissement d'*Hazebrouck* pour la création d'une brigade à pied en cette ville, et l'augmentation de l'effectif de celle de *Bailleul*.

Après en avoir conféré avec M. l'Inspecteur général de gendarmerie, j'ai appuyé le vœu concernant la ville d'*Hazebrouck* en faisant ressortir que les deux cantons de cette ville sont très-étendus, très-populeux, et que leur voisinage de la frontière, impose à la gendarmerie une surveillance incessante.

D'accord, avec MM. les Procureurs impériaux d'Avesnes et de Lille, j'ai appelé également l'attention de M. l'Inspecteur général sur les avantages qui résulteraient de la substitution d'une brigade définitive au poste provisoire de *Fourmies*, de la création d'une seconde brigade à *Roubaix* et de l'adjonction à Lille d'une nouvelle brigade de gendarmerie à pied.

Je verrai ultérieurement après m'en être entendu avec M. le Commandant du département, ce qu'il sera utile de proposer en ce qui concerne *Bousies*, *Carnières* et *Bailleul*.

Loyers des Tribunaux.

Un bail de dix-huit ans a été passé en 1858 entre le département et la ville d'Hazebrouck, pour la location, moyennant le prix annuel de 2,400 fr., d'une partie de l'Hôtel-de-Ville, où se trouve installé le Tribunal civil.

Afin d'assurer le paiement du loyer afférent à 1870, j'ai l'honneur de proposer au Conseil général l'inscription au budget départemental de cet exercice du crédit nécessaire.

Mobilier des Tribunaux.

Les dépenses ci-après indiquées sont proposées par MM. les architectes, pour achat ou renouvellement du mobilier des tribunaux.

Hazebrouck. — M. l'architecte départemental a compris dans le devis des réparations aux bâtiments des dépenses de mobilier s'élevant à 2,942 fr. La nécessité de ces dépenses est attestée par M. le Conseiller général qui a reçu communication du projet, et le Conseil d'arrondissement propose de les autoriser, Je pense qu'il y a lieu d'en inscrire le montant au budget

de 1870			2,942 »
Cambrai. — Acquisition d'une paire de flambeaux pour le parquet.			8 »
Les autres articles du devis sont des dépenses imputables sur le fonds d'entretien.			
Avesnes. — Renouvellement d'objets mobiliers dans le cabinet du juge d'instruction, ci	100 »		
Achat d'objets mobiliers pour le service du parquet. Le devis s'élève à 500 fr., mais il y a lieu, suivant l'avis de M. le Conseiller général, d'en retrancher les 266 fr. proposés pour frais d'un nouveau tapis. La dépense se trouve ainsi réduite à	234 »		334 »
Valenciennes. — Renouvellement partiel du mobilier du parquet			570 »
Ensemble			3,854 »
A quoi il y a lieu d'ajouter le crédit ordinaire affecté à l'entretien du mobilier existant.			1,400 »
Total			5,254 »

Je prie le Conseil général de vouloir bien inscrire ces diverses sommes au sous-chapitre 1er du budget.

Menues dépenses et frais de parquet de la Cour d'assises, des Tribunaux, Justices-de-Paix et Tribunaux de police.

J'ai l'honneur de proposer au Conseil général l'allocation au budget de 1870 des crédits suivants, pour menues dépenses et frais de parquet de la Cour d'assises et des Tribunaux de 1re instance et de commerce, savoir :

Cour d'assises			2,000 »
Tribunal de première instance	de Lille.		4,000 »
Id.	de Douai.		1,600 »
Id.	de Valencieunes. .		1,500 »
Id.	de Cambrai . . .		1,400 »
Id.	de Dunkerque . .		1,600 »
Id.	d'Avesnes		1,800 »
Id.	d'Hazebrouck. . .		1,200 »
Tribunal de commerce	de Lille		2,000 »
Id.	de Cambrai.		700 »
Id.	de Dunkerque.		600 »
Id.	de Valenciennes		700 »
Soit donc à inscrire au sous-chapitre 1er, une dépense de. . . .			19,100 »

Je propose également l'inscription au même budget d'un crédit de 6,290 francs pour menues dépenses des Justices-de-Paix des Tribunaux de police, savoir :

1° 100 francs à chacun des Juges-de-Paix résidant à Lille, Dunkerque, Douai, Valenciennes, Cambrai, Avesnes, Hazebrouck, Roubaix, Tourcoing, Le Câteau, Clary, Solesmes, et Bouchain. . . . . 2,700 »

2° 70 francs aux 34 autres Juges-de-Paix . . . . . 2,380 »

3° Tribunal de simple police de Lille. . . . . 200 »

4° Id. de Douai, Roubaix et Tourcoing, à 160 francs chacun . . . . . 480 »

5° Id. de Cambrai, Dunkerque et Valenciennes, à 80 francs chacun . . . . . 240 »

6° Id. de Bailleul et du Quesnoy, à 70 francs chacun . 140 »

7° Id. d'Avesnes, d'Hazebrouck et de Saint-Amand, à 50 francs chacun . . . . . 150 »

Somme pareille . . . . . 6,290 »

Ces crédits sont conformes à ceux votés au budget de 1869.

SOUS-CHAPITRE II.

Sous-Préfectures. — Grosses réparations.

J'ai l'honneur de communiquer au Conseil général les projets présentés par MM. les architectes départementaux, des travaux de grosses réparations à exécuter en 1870, aux hôtels de sous-préfecture du département.

Ces travaux sont les suivants :

Cambrai. — Grosses réparations et améliorations, 5,500 fr. Un crédit à valoir de moitié, soit de 2,750 fr. a été alloué au budget de 1869 ; on demande l'allocation de la seconde moitié pour 1870. D'après la nature des travaux, la dépense paraît utile . . . . . 2,750 »

Avesnes. — Grosses réparations à l'entrée des bureaux qui est en très-mauvais état . . . . . 600 »

Douai. — Appropriations diverses, réparations, etc 2,222 20

Valenciennes. — Grosses réparations aux toitures 993 30

Ensemble. 6,565 50

Je prie le Conseil général de vouloir bien inscrire ces dépenses au sous-chapitre 1er du budget.

Casernes de gendarmerie. — Grosses réparations.

J'ai l'honneur de soumettre au Conseil général les propositions de MM. les architectes départementaux, pour travaux de grosses réparations à exécuter en 1870 aux casernes de gendarmerie, appartenant au département. Ces propositions se résument ainsi qu'il suit :

Gravelines. — Peintures intérieures et extérieures; établissement d'une pompe sur la citerne			400 »
Hazebrouck. — Réparations et améliorations			2,300 »
Cassel. — id. id.			2,200 »
Bailleul. — Réparations diverses			2,000 »
Lille. — Appropriations et réparations			2,500 »
Roubaix. — Installation d'un service d'eaux de la Lys; renouvellement de châssis	730 »		1,530 »
Remaniement du pavé de la cour	800 »		
Pont-à-Marcq. — Remplacement d'un ratelier			260 »
Cambrai. — Réparations diverses			854 »
Avesnes. — Badigeonnage et peinture			800 »
Le Quesnoy. — Renouvellement de gitages et remplacement d'un carrelage par un plancher			700 »
Douai. — Badigeonnage et peintures	650 »		906 82
Réparations autorisées d'urgence avec toitures	256 82		
Orchies. — Appropriation de stalles			360 »
Bouchain. — Réparation aux toitures			398 »
		Total	15,208 82

Je prie le Conseil général de vouloir bien allouer ces dépenses au sous-chapitre 1er du budget de 1870.

Tribunaux. — Grosses réparations.

Les travaux proposés par MM. les architectes départementaux, pour grosses réparations en 1870, aux bâtiments des tribunaux, sont analysés ci-après :

Hazebrouck.— Réparations et améliorations diverses, 5,700 fr. L'arcbitecte a, mal à propos, confondu dans cette somme des dépenses de mobilier qui ont leur imputation sur un article différent du budget; les travaux compris dans le devis sont évalués à 2,758 fr. Je dois faire remarquer que le tribunal d'Hazebrouck est installé dans un bâtiment municipal, pris à bail par le département; mais M. le Conseiller général qui a émis son avis sur le projet, fait observer que ces travaux paraissent néanmoins incomber au département, parce que la ville qui n'en doit retirer aucun avantage, se refuserait sans aucun doute à les exécuter à ses frais sans une augmentation correspondante de loyer. Cette observation peut être fondée, et le Conseil général jugera s'il y a lieu de l'admettre; j'inscris dans cette prévision un crédit de moitié de la dépense proposée, sauf allocation de l'autre moitié s'il y a lieu au budget de 1871, ci . . . . . 1,379 »

Lille. — Modifications dans la salle des délibération, 1650. fr. Un crédit de 1,000 fr. à valoir, ayant été alloué au budget de 1869, il reste à créditer . . . 650 »

Avesnes. — Réparations diverses : à la salle des enquêtes	460 »		1,290 »
A la salle d'audience	650 »		
Au cabinet du juge d'instruction	180 »		

Douai (Tribunal civil). — Réparations diverses, 1,500 fr.; plus 158 fr. 35 c. de réparations aux toitures, autorisées d'urgence. Ensemble 1,658 f. 35 c. Les réparations diverses sont de la part de l'un des MM. les Conseillers généraux, l'objet de critiques qui me paraissent nécessiter un ajournement du projet, afin d'avoir des explications précises sur ses dispositions. Ci, pour les réparations d'urgence. 158 35

Douai (Salle d'assises). — Ouvrages de restauration, 250 fr. Cet article étant également critiqué, je suis d'avis qu'il y a lieu de l'ajourner comme le premier.

Valenciennes (Tribunal civil). — Grosses réparations aux toitures 496 65

Valenciennes (Tribunal de commerce). — Grosses réparations aux toitures. . . 498 31

Ensemble 4,472 31

Je propose au Conseil général d'inscrire ces dépenses au chapitre 2 du budget.

Maisons d'arrêt. — Grosses réparations.

MM. les architectes départementaux proposent d'exécuter les travaux de grosses réparations ci-après indiqués, en 1870, dans les bâtiments des maisons d'arrêt :

Dunkerque. Renouvellement de portes et de fenêtres, réparations de la couverture, etc. . . . . 1,700 »

Hazebrouck. Chambres individuelles, planchers en remplacement de carrelage, réparations diverses, 4,000 fr. Je propose pour 1870 un crédit à valoir de . . . 2,000 »

Lille. Pompe à l'usage du gardien-chef, 550 fr. — Cette dépense ne me paraît pas nécessaire, attendu que dans un an peut-être la distribution d'eau publique de la ville fonctionnera, et que la Maison d'arrêt comme les autres établissements départementaux de Lille pourra être alimentée, s'il y a lieu, au moyen d'un abonnement. » »

Renouvellement de bancs dans les préaux, 600 fr. — Cette dépense paraissant trop élevée, je la réduis à . . . . . 400 »

Renouvellement de carrelage. . . . . 750 »

Plancher dans un grenier. . . . . 800 »

Réparation au matériel d'éclairage. . . . . 600 »

} 5,850 »

Déplacement de la cuisine pour préserver le tribunal de ses odeurs, 7,300 fr. Mon prédécesseur avait en 1868 proposé l'ajournement de cette dépense qui paraissait élevée, mais le Conseil général l'a considérée comme utile et a alloué un crédit de 700 fr. à valoir, sauf complément ultérieur. J'inscris ici une seconde somme à valoir de. . . . . 3,300 »

Douai. Remplacement du pavé de la Cour par un empierrement, 1,300 fr. L'utilité de cette dépense est contestée par un de MM. les Conseillers généraux.

Réparations diverses . . . . . 855 »

Réparations faites d'urgence aux toitures. 698 71

} 1,553 71

Total 11,103 71

J'ai l'honneur de proposer au Conseil général d'allouer ces dépenses au sous-chapitre 2 du budget.

Tribunaux. — Entretien des bâtiments.

Il est pourvu chaque année à l'entretien des bâtiments des tribunaux, au moyen d'un crédit collectif de 2,500 fr.

Je prie le Conseil général de vouloir bien ouvrir un crédit de pareille somme au sous-chapitre II du budget de 1870.

Maisons d'arrêt. — Entretien.

L'entretien des bâtiments des maisons d'arrêt donne lieu à des dépenses auxquelles il a été pourvu chaque année au moyen d'un crédit de 3,200 fr.

J'ai l'honneur de proposer au Conseil général d'inscrire un pareil crédit de 3,200 fr. au budget de 1870, sous-chapitre II.

Archives départementales. — Entretien.

Un crédit de 650 fr. est affecté chaque année à l'entretien du bâtiment et du mobilier des archives départementales.

Une pareille somme étant nécessaire pour le prochain exercice, je prie le Conseil général de vouloir bien en allouer le montant au sous-chapitre II du budget de 1870.

Dépôts de sûreté de Bailleul et de Cassel.

Des réparations d'entretien sont à faire chaque année aux bâtiments de ces dépôts.

Je prie le Conseil général de vouloir bien allouer un crédit de 150 fr. pour cet objet au budget de 1870, sous-chapitre I^er^.

Etablissement thermal.

Dans sa session de 1868, le Conseil général s'est occupé de la situation peu satisfaisante de l'établissement thermal de Saint-Amand, et dans la discussion qui a eu lieu à ce sujet, il s'est élevé une question, celle de savoir s'il n'y aurait pas lieu d'accorder une subvention sur les fonds départementaux au nouveau concessionnaire de cet établissement, afin de l'aider à le remettre dans un état satisfaisant.

Mon prédécesseur a cru devoir, pour l'instruction de cette question, former par un arrêté du 6 octobre dernier, dont un exemplaire est ci-joint, une Commission de sept membres du Conseil général dont un par arrondissement, sous la présidence de l'un d'eux, M. Maurice.

La Commission a rempli sa mission; elle a visité l'établissement et à mis la question en délibération. Par un rapport que je mets sous les yeux de l'Assemblée, elle propose d'accorder au concessionnaire un subside de 20,000 fr. payable en cinq annuités.

L'intérêt que présente l'établissement thermal comme propriété départementale, et au point de vue de la santé publique, me porte à applaudir aux conclusions de la Commission départementale.

J'ai, en conséquence, l'honneur de demander au Conseil général d'accorder en principe, la subvention de 20,000 fr. et d'allouer au sous-chapitre du budget de 1870 un crédit de 4,000 fr. pour le paiement de la première annuité de cette allocation.

Traitement des Architectes départementaux.

En conséquence de l'adhésion donnée par le Conseil général aux propositions qui lui avaient été soumises en 1867, le service des édifices départementaux a été réorganisé dans le système d'un architecte par arrondissement.

Je prie l'Assemblée de vouloir bien allouer au sous-chapitre 2 du budget de 1870, un crédit de 5,000 fr. pour le traitement des architectes départementaux, lequel se répartit comme suit :

Lille.	1,000 f. »
Dunkerque.	600 »
Douai.	800 »
Valenciennes.	700 »
Cambrai.	700 »
Avesnes.	600 »
Hazebrouck.	600 »

Propriétés départementales. — Frais d'assurances.

Les primes d'assurance contre l'incendie des propriétés départementales sont fixées comme suit par les traités existants :

INDICATION DES PROPRIÉTÉS ASSURÉES.	DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	MONTANT DES PRIMES.
Divers bâtiments	Nationale, Générale Phénix, Union et Soleil.	647 57
Sous-Préfecture et Palais-de-Justice de Valenciennes.	Phénix.	53 20
Bâtiments et livres de la Sous-Préfecture de Cambrai.	Nationale.	19 25
Archives, bâtiments et mobilier de la Préfecture . .	Nord.	237 70
Mobilier de la Sous-Préfecture de Dunkerque. . . .	Aigle.	12 »
Id. id. d'Hazebrouck. . . .	Phénix.	7 56
Id. id. de Cambrai	Phénix.	9 60
Id. id. d'Avesnes.	Soleil.	6 25
Id. id. de Douai.	Générale	10 40
Mobilier de la Sous-Préfecture et des Tribunaux de Valenciennes	La France.	25 90
Bâtiments et mobilier du Palais-de-Justice de Dunkerque.	La Nationale. . . .	129 10
Mobilier du Tribunal civil d'Hazebrouck et Dépôts de sûreté de Bailleul et Cassel	Le Phénix.	6 60
	TOTAL. . . .	1.165 13

Je propose au Conseil général l'inscription de cette somme de 1,165 fr. 13 c. au sous-chapitre II du budget départemental de 1870.

Préfecture. — Corps-de-garde.

Un crédit de 500 fr. est alloué chaque année pour chauffage et éclairage du corps-de-garde de la Préfecture. Je propose le maintien de cette allocation au budget de 1870.

Frais d'illumination des édifices départementaux les jours de fêtes publiques.

Le crédit de 400 francs inscrit au budget de 1868 pour frais d'illumination des édifices départementaux les jours de fêtes publiques, a été employé jusqu'à concurrence de 211 francs 65 centimes.

Un crédit de même importance figure au budget de l'exercice courant, et ne paraît pas trop élevé pour les besoins qui peuvent se produire.

Je vous prie donc, Messieurs, de maintenir la même allocation pour 1870.

Édifices départementaux de Valenciennes et de Cambrai. — Abonnements aux distributions d'eau.

Les taxes d'abonnement des édifices départementaux de Valenciennes à la distribution d'eau de cette ville s'élèveront en 1870 à . . . . . 313 »

Savoir :

Sous-Préfecture.	100	»
Tribunal civil.	23	»
Tribunal de commerce	23	»
Maison d'arrêt	167	»

M. le Sous-Préfet rappelle que la somme de 48 fr. 80 c. comprise pour l'abonnement de la Sous-Préfecture dans le crédit collectif de 261 fr. 80 c. des exercices 1868 et 1869 a présenté en 1868 une insuffisance de. 44 80

et sera également insuffisante en 1869, de. 51 80

Il demande, en conséquence, qu'un crédit de 96 60

soit ouvert pour le paiement de ces deux sommes.

L'abonnement des établissements départementaux de Cambrai à la distribution publique de cette localité sera en 1870 comme en 1869, de . . . . . 560 »

Savoir :

Sous-Préfecture.	100	»
Caserne de gendarmerie	210	»
Maison d'arrêt	250	»

Cette dernière somme toutefois ne sera entièrement dépensée que dans le cas où les travaux de reconstruction projetée ne seraient pas commencés dans le courant de l'année.

Ensemble . . . . . 873 »

Je prie le Conseil général de vouloir bien inscrire : 1° au budget rectificatif de 1869, la somme de 96 fr. 60 c. demandée pour complément des abonnements de Valenciennes des années 1868 et 1869 ; 2° au sous-chapitre 2 du budget de 1870, le crédit de 873 fr. nécessaire au service de cet exercice.

Entretien du mobilier de la Préfecture et des Sous-Préfectures.

Les frais d'entretien du mobilier de la Préfecture et des Sous-Préfectures donnent lieu à une allocation annuelle qui peut s'élever jusqu'au 20e de la valeur de ce mobilier, sans pouvoir cependant aller au-delà.

L'allocation votée jusqu'ici, quoique n'atteignant pas le maximum, me paraît suffisante et j'en propose la continuation au budget départemental de 1870. Elle se distribue de la manière suivante :

Préfecture.		5,425	»
Sous-Préfecture d'Avesnes	500 »	3,360	»
Id. de Cambrai.	590 »		
Id. de Douai.	590 »		
Id. de Dunkerque.	590 »		
Id. d'Hazebrouck.	500 »		
Id. de Valenciennes. . . .	590 »		

Sous-Préfecture de Dunkerque. — Acquisition de mobilier.

L'architecte départemental, à Dunkerque, expose dans son rapport ci-joint que les rideaux de la galerie, du grand et du petit salon de la Sous-Préfecture ont besoin d'être renouvelés, ainsi que les stores et cartons du bureau et du cabinet de M. le Sous-Préfet. Suivant le même rapport, le mobilier qui garnit actuellement l'hôtel serait loin de suffire à un aussi vaste local et il conviendrait de le compléter par l'acquisition d'objets les plus indispensables tels que buffet pour le petit salon, lustre pour la galerie des fêtes et porte-bouteilles pour bouteilles vides.

La dépense à résulter des acquisitions proposées est évaluée à 1,411 fr. 50 cent. et M. le Conseiller-Général du canton Est de Dunkerque, qui s'est rendu sur les lieux, est d'avis que le crédit nécessaire soit alloué.

Je vous prie, en conséquence, Messieurs, de voter au budget de 1870 l'allocation ci-dessus, pour renouvellement et complément de mobilier de la Sous-Préfecture de Dunkerque.

Sous-Préfecture de Valenciennes. — Acquisition de mobilier.

J'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général un devis montant à 1171 fr., des objets dont l'acquisition est proposée pour compléter le mobilier de la Sous-Préfecture de Valenciennes.

L'hôtel de la sous-préfecture de Valenciennes est très-vaste, et quoique le mobilier qui le garnit ait déjà une certaine importance et soit le plus considérable des sous-préfectures du département, il reste encore des vides à combler.

Messieurs les Membres du Conseil général à Valenciennes sont d'accord, d'ailleurs, pour reconnaître l'utilité de la dépense.

Je ne puis donc que proposer l'inscription au budget départemental de 1870 du crédit ci-dessus.

Sous-Préfecture de Douai. — Acquisition et réparation de mobilier.

Le mobilier des bureaux de la Sous-Préfecture de Douai est insuffisant et en mauvais état. Il serait nécessaire, d'après le devis ci-joint, d'affecter pour la réparation de certains objets une somme de 45 francs, et pour l'acquisition de certains autres, 345 fr.

En raison de l'utilité de la dépense, qui a été constatée par l'un des Membres du Conseil général, et conformément au vœu exprimé par le Conseil d'arrondissement, j'ai l'honneur de proposer l'inscription au budget départemental de 1870, d'un crédit de 390 fr. pour le motif ci-dessus énoncé.

Routes départementales.

J'ai l'honneur de soumettre au Conseil général avec les rapports de MM. les Ingénieurs ordinaires et diverses autres pièces, le compte-rendu par M. l'Ingénieur en chef du service des routes départementales, ainsi que ses propositions de travaux et dépenses pour l'exercice 1870.

Ces documents contiennent des renseignements complets sur les dépenses kilométriques de l'entretien pendant les trois dernières années, sur la proportion des matériaux et des mains d'œuvre qui entrent dans ces dépenses, ainsi que sur la situation et les besoins de chacune des routes.

L'état des routes départementales est connu du Conseil général. Ces voies importantes longtemps apauvries par un entretien insuffisant et fatiguées par un roulage industriel pondéreux et très-actif, ont éprouvé, il y a plusieurs années, des altérations profondes qui ont déterminé le Conseil général à y faire de grands travaux de restauration. Ces travaux entrepris particulièrement en 1859 et poursuivis plus généralement depuis 1862 ont apporté à l'état des chaussées des améliorations notables; mais l'œuvre n'est pas terminée; plusieurs années de soins et de sacrifices sont encore nécessaires pour amener notre réseau départemental à un état de solidité et de viabilité complètes. Je m'efforcerai d'atteindre ce but avec l'aide du Conseil général.

Entretien.

M. l'Ingénieur en chef propose pour ce service, pendant l'exercice de 1870, des crédits montant ensemble à 400,400 fr. y compris 20,000 fr- de réserve pour travaux imprévus. Ces crédits comportent dans leurs détails quelques augmentations, montant ensemble à 3,400 fr.

sur les routes N^os^ 7, 8 et 23, et des réductions d'ensemble 1,100 fr. sur les routes 21, 25 et 26. La différence en plus est de 2,300; une réduction de pareille somme sur la réserve ramène le total des dépenses au chiffre déjà indiqué de 400,400 fr. qui est celui du budget de 1869.

Grosses réparations.

Les dépenses de cette nature, comprises dans le programme de restauration, arrêté par le Conseil général, étaient évaluées à	1,789,800	»
Il y a lieu d'ajouter les dépenses reconnues indispensables en cours d'exécution, ci.	61,239	99
et qui élèvent le total du programme à.	1,851,039	99
Les crédits alloués sur cette somme pendant les années 1863 à 1869 s'élèvent à	1,134,535	39
Il reste ainsi à dépenser pour atteindre le chiffre des prévisions	716,504	60
Les propositions de M. l'Ingénieur en chef pour cette partie du service, pendant le prochain exercice montent à	207,677	»
en sorte que le reste à dépenser pour l'achèvement des projets, compris dans le programme de 1862, se trouvera réduit à 508,827 fr. 60 c.		
D'autres dépenses urgentes sont encore proposées en dehors des dispositions prévues, en ce qui concerne les routes N^os^ 2, 5, 6, 9, 12, 13 et 14; elles s'élèvent ensemble à	50,600	»
Les crédits demandés par M. l'Ingénieur en chef pour le service des grosses réparations, forment ainsi un total de	258,277	»

Frais généraux.

Ces frais dont le montant pour 1870 est inférieur à ceux des années précédentes, ne me paraissent donner lieu à aucune observation.

Par les motifs ci-dessus exposés, j'ai l'honneur de poposer au Conseil général d'allouer au budget de l'exercice 1870, pour le service des routes départementales, les crédits ci-après :

BUDGET ORDINAIRE. — SOUS-CHAPITRE IV.

Entretien.

Routes				
N^os^	1	de Lille à Valenciennes	11,500	»
	2	de Lille à Ypres	14,500	»
	3	de Douai à Tournai	8,000	»
	4	de Cambrai à Tournai	11,000	»
	5	d'Avesnes à Philippeville.	11,000	»
	6	de Landrecies à Chimay.	35,000	»

7	de Condé à Mons.	8,000	»
8	de Condé à Saint-Amand.	8,100	»
9	de Lille à Saint-Omer.	32,000	»
10	de Valenciennes à Bohain	35,000	»
11	de Cambrai à Guise.	12,000	»
12	d'Avesnes au Quesnoy.	20,000	»
13	de Maubeuge à Maroilles.	11,000	»
14	de Lille à Courtrai	22,000	»
15	de Dunkerque à Furnes	8,500	»
16	d'Estaires à La Bassée	5,500	»
17	de Morbecque à Aire.	7,500	»
18	de Béthune à Armentières. . . .	5,000	»
19	de Roubaix à Saint-Amand. . . .	26,000	»
20	de Cassel à la frontière	8,000	»
21	de Bergues à Saint-Momelin . . .	15,300	»
22	de Lille à Tourcoing	8,500	»
23	de Cambrai à la frontière	46,000	»
24	d'Hélesmes à Denain	6,500	»
25	Ceinture de Maubeuge	2,500	»
26	Ceinture de Cambrai.	2,000	»
	Réserve pour les besoins impévus . .	20,000	»
	Total	400,400	»

Grosses réparations et améliorations.

Routes				
N^os^ 1.	Remaniement à Auby		3,177	»
2.	Remaniement entre Lille et Quesnoy	30,000 »	33,250	»
	Réparation du Pont-Rouge	3,250 »		
5.	Construction d'un aqueduc à Solre.		3,500	»
6.	Élargissement du chemin de Ceinture.		4,000	»
7.	Remaniement, etc.		8,000	»
8.	Remaniement		10,000	»
9.	Remaniement entre Sailly et La Gorgue	11,000 »	19,600	»
	Réparation d'un pont.	2,600 »		
	Élargissement à Estaires.	6,000 »		
10.	Remaniement à Busigny, etc.	15,000 »	27,000	»
	Améliorations diverses	12,000 »		
11.	Élargissement de chaussées.		15,000	»
12.	Rectification à l'entrée du Quesnoy	3.000 »	12,750	»
	Reconstruction du Pont de Berlaimont	1,000 »		
	Amélioration à Aulnoye	7,850 »		
	Remaniement à Jolimetz	900 »		

13.	Reconstruction du pont de Leval.			7,500	»
14.	Remaniement entre Roubaix et Tourcoing.			18,000	»
19.	Remaniements			45,000	»
20.	Établissement de zônes.			3,200	»
21.	Élargissəment, remaniement, etc			10,000	»
22.	Élargissement dans la branche de Marcq.			5,000	»
23.	Construction de pavage.	10,000	»	25,000	»
	Remaniement	15,000	»		
24.	Élargissement de la chaussée			7,300	10
	Total			257,277	10

Frais généraux.

Traitement et frais fixes de résidence des conducteurs et employés secondaires.			56,175	»
Frais de découchers et de déplacement.			4,500	»
Somme à valoir en prévision d'avancements et de secours.			1,500	»
Frais d'impression			1,500	»
Honoraires proportionnels des ingénieurs à raison de 4 pour cent sur les premiers 40,000, ci.	1,600	»	7,787	»
et de 1 p. 0/0 sur 617,677 fr.	6,187	»		
Gratifications de fin d'année aux conducteurs et agents secondaires			1,800	»
Indemnités aux mêmes pour les travaux de gosses réparations			1,000	»
M. l'Ingénieur en chef fait remarquer que par l'effet d'une erreur, cette dernière allocation accordée pour les années précédentes ne l'a pas été pour 1869. Cette omission a eu lieu en effet, sans raison d'être. Je pense qu'il y a lieu de la réparer, et j'inscris ici à cet effet, à titre de rappel la somme de.			1,000	»
Total			75,262	»

Résumé des dépenses proposées pour 1870.

Entretien.	400,400	»
Grosses réparations	257,277	10
Frais généraux	75,262	»
Total général.	732,939	10

Le Conseil général a appuyé en 1868 :

1° Un vœu du Conseil d'arrondissement de Valenciennes tendant à ce qu'un syndicat spécial à cet arrondissement soit établi pour la route N° 10. Cette affaire est en voie d'examen.

2° Un vœu du même Conseil, pour que le département intervienne à raison de moitié dans les frais de curage de la rivière de l'Hogneau, qui longe la route départementale N° 7. J'ai alloué un crédit à cet effet sur les fonds de réserve des routes départementales;

3° Un vœu du Conseil d'arrondissement d'Hazebrouck pour l'élargissement de la route N° 9 dans Estaires. Un crédit pour cet objet est proposé au budget de 1870.

Chemins vicinaux de grande communication.

J'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général, avec diverses pièces à l'appui et les rapports de MM. les Ingénieurs d'arrondissement, le compte-rendu de la situation du service des chemins vicinaux de grande communication par M. l'Ingénieur en Chef du département.

M. l'Ingénieur en Chef constate que les travaux de consolidation, dont nos grandes lignes vicinales sont l'objet depuis dix ans, joints au solide entretien qui leur est appliqué avec zèle et intelligence par MM. les Ingénieurs ordinaires, ont très-notablement amélioré la situation de ces importantes voies. Aussi présentent-elles généralement une viabilité satisfaisante malgré les gelées du dernier hiver succédant à la sécheresse d'un été prolongé. Les longueurs des chemins en bon état d'entretien augmentent de plus en plus chaque année; elles étaient au 1er janvier dernier d'une étendue totale de 615 kilomètres ; les parties médiocres ou mauvaises se trouvaient réduites, les premières à 187, les secondes à 52 kilomètres.

Tel est le résultat actuel des importants sacrifices que le département continue à s'imposer pour la restauration et l'amélioration du réseau. Ce résultat est satisfaisant; l'œuvre est avancée, mais de grands efforts sont encore à faire pour la faire arriver à son terme. L'Administration, avec l'aide du Conseil, ne fera pas défaut à cette tâche.

M. l'Ingénieur en Chef rend compte de l'emploi des fonds alloués à son service pour l'exercice 1868. Dans les travaux d'entretien, les fournitures de matériaux ont été de 53 °/₀ des dépenses, et les mains-d'œuvre, frais généraux, ouvrages d'art, etc., de 47 °/₀ ; il explique les circonstances qui contribuent à augmenter cette dernière proportion. Dans les grosses réparations exemptes des nécessités accessoires inhérentes aux travaux d'entretien, les fournitures de matériaux ont été de 78/100e des dépenses, et la main-d'œuvre et les frais divers, de 22 °/₀. Ces détails indiquent que l'élément substantiel et utile des dépenses tend à se fortifier de plus en plus.

OBJETS DIVERS.

J'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général un projet de rectification du chemin de grande communication N° 9 dans la traverse de Roubaix.

La ville, en vertu d'un arrêté de voirie urbaine de mon prédécesseur en date du 1er août 1866, a prolongé en ligne droite, sur 1300 mètres de longueur, la Grande-Rue qui fait partie intégrante du chemin N° 9 et a laissé de côté, au droit du cimetière communal, la partie ancienne et sinueuse de cette même voie· Les travaux étant terminés et en parfait état, la rectification du chemin est un fait en quelque sorte accompli qu'il reste seulement à consacrer par un acte légal. La voie ancienne, aujourd'hui coupée par les ouvrages du canal et devenue impropre aux communications, se trouve avantageusement remplacée par le prolongement de la Grande-Rue ouvert sur 13 mètres de largeur et pourvu d'une chaussée pavée neuve d'une largeur de 8 mètres très-supérieure à celles de l'ensemble du chemin qui n'ont que 3 à 5 mètres·

La ville a payé les terrains qu'elle a acquis et les travaux qu'elle a fait faire pour l'exécution du prolongement. Elle ne réclame aucune indemnité et demande seulement, par une délibération du 13 novembre 1868 que je joins au présent rapport, que le prolongement de la Grande-Rue soit admis en remplacement de l'ancienne voie pour faire partie du chemin N° 9.

Aucune dépense n'est à faire et MM. les Ingénieurs appuient la demande de la ville. J'ai, en conséquence, l'honneur de proposer au Conseil général de classer la nouvelle partie de ce chemin en remplacement de l'ancienne.

Mon prédécesseur a soumis l'année dernière au Conseil général un rapport de MM. les Ingénieurs des ponts-et-chaussées exposant l'utilité d'une rectification du chemin N° 9, entre Roubaix et Wattrelos. La dépense à faire est évaluée à 40,000 fr., dont 25,000 fr. pour les travaux et 15,000 fr. pour les acquisitions de terrains. L'intervention du département limitée aux deux tiers de l'estimation des travaux, donnerait lieu à une subvention de 16,667 fr.; le surplus, soit 23,333 fr., serait à la charge des communes.

L'Administration a soumis cette affaire aux formalités d'instruction ordinaires. Wattrelos adhère au projet en principe sous réserve d'examen du tracé; Roubaix, qui aurait à contribuer pour près des trois-quarts de la dépense, n'est pas d'avis de s'imposer cette charge et les communes de Mouveaux, Tourcoing et Bondues refusent tout concours.

Cependant le redressement paraît utile. Je tenterai une nouvelle instruction dans l'espoir qu'elle aura un meilleur succès que la première.

L'assemblée a été informée l'année dernière des difficultés qui ont entravé l'action de l'Administration pour obtenir que les communes intéressées au chemin de grande communication N° 16 constituassent leurs contingents dans les dépenses de la rectification de ce chemin au territoire de Viesly. Ces difficultés avaient leur cause dans l'obligation, conforme aux principes en usage mais très-rigoureuse dans l'espèce, imposée aux communes intéressées, au nombre de quatre seulement, de payer le tiers des travaux et l'intégralité des indemnités de terrains. Ces dernières étant égales au montant des travaux, les communes avaient à leur charge les deux tiers de la dépense. Mon prédécesseur cependant a pu mettre la commune de Viesly en mesure de compléter son contingent au moyen d'une allocation sur les fonds à sa disposition; d'un autre côté, les communes défaillantes ont été amenées à voter leurs contingents qu'elles ont imputé sur leurs ressources ordinaires. Mais l'Administration supérieure a jugé que, d'après leur situation financière, elles ne pouvaient assurer leur concours qu'à l'aide d'impositions extraordinaires. Les difficultés n'ont donc pas cessé; j'espère toutefois qu'elles pourront être prochainement aplanies.

Dans sa session de 1868, le Conseil général a consenti, sur la proposition de l'Administration, à ce que les communes intéressées au chemin N° 30 contribuassent pour un cinquième seulement, au lieu d'un tiers, dans les dépenses de construction de la section de Wahagnies à Libercourt classée en 1867 comme annexe de cette ligne. La dépense étant évaluée à 37,000 fr., la subvention du département fixée primitivement aux deux tiers, et allouée au budget de 1867 pour 24,666 fr. 66 c., doit être élevée aux quatre cinquièmes c'est-à-dire à 29,600 fr. Les travaux étant en cours d'exécution, il y a lieu de compléter la subvention par une allocation de 4,933 fr. 34 c. que j'inscrirai plus loin dans mes propositions relatives au budget rectificatif de 1869.

Le Conseil général a, en 1867, classé de grande communication sous le N° 78 le chemin de ceinture de Valenciennes d'après un avant-projet montant à 62,000 fr. Cet avant-projet soumis aux conférences prescrites par le décret de 1853 a été approuvé, sans aucune condition onéreuse, par MM. les Ministres de l'Intérieur et de la Guerre. Le projet définitif dressé par les soins de MM. les Ingénieurs a même circonscrit la dépense à faire à une somme de 55,000 fr.

D'un autre côté, conformément au vœu du Conseil général, l'Administration a sollicité, près de M. le Ministre des Travaux publics, une subvention sur les fonds de son département en faveur de ce chemin, en considération des services qu'il doit rendre à la grande voierie comme auxiliaire des routes Impériales N^os^ 29 et 45. J'ai la satisfaction d'annoncer à l'Assemblée que les démarches faites à ce sujet ont été suivies de succès ; M. le Ministre, par décision du 22 janvier dernier, a accordé au département, pour l'établissement du chemin de ceinture de Valenciennes, une subvention de 10,000 fr. Par suite, la dépense à couvrir se trouve réduite à 45,000 fr. dont : 42,351 fr. 75 c. pour les travaux et 2,648 fr. 25 c. pour les acquisitions de terrains. Le contingent du département, réglé aux 2/3 des travaux, sera de 28,234 f. 50 c.; celui des communes, fixé au tiers et augmenté de l'importance de la valeur présumée des terrains, s'élèvera à 16,765 fr. 50 c.

J'inscris en recette, au budget de 1870, la somme de 10,000 fr. à provenir de la subvention de l'État, et comme deux crédits, l'un de 13,000 fr., l'autre de 20,000 fr., ensemble de 33,000 fr., ont été alloués à titre de contingent du département aux budgets de 1868 et 1869, j'inscris, en dépense, au même budget de 1870, une somme de 5,234 fr. 50 c. pour, avec ces deux crédits, compléter la somme de 38,234 fr. 50 c. formant l'importance des contingents de l'État et du département.

Quoique le projet ait été approuvé depuis quelque temps déjà, par les administrations compétentes, les travaux n'ont pu encore être entrepris parce que les communes intéressées au chemin n'ont pas été jusqu'ici désignées et que par suite leurs contingents dans les dépenses n'ont pu être réglés. La Commission syndicale que j'ai formée pour avoir son avis sur ce dernier point n'a pu se mettre d'accord ; néanmoins, j'ai fait procéder aux formalités voulues par l'article 7 de la loi du 21 mai 1836 et je joins ici les pièces de l'instruction faite à cet égard. D'accord avec le Conseil d'arrondissement, j'ai l'honneur de proposer au Conseil général, comme suit, la liste des communes appelées à contribuer aux dépenses de la nouvelle voie, ainsi que la proportion de leur concours :

Valenciennes.	30 %
Marly.	15
Saint-Saulve	15
Onnaing.	10
Quaroube	6
Aulnoy	6
Famars	5
Saultain.	5
Etreux	5
Curgies..	3
	100

COMPTABILITÉ.

EXERCICE 1868.

Conformément à l'article 8 de la loi du 21 mai 1836, j'ai l'honneur de rendre compte au Conseil général de l'emploi des ressources mises à la disposition de l'Administration, par le budget départemental de 1868, pour le service des chemins vicinaux de grande communication. Les états détaillés que je lui soumets constatent les résultats suivants :

Budget ordinaire.

SOUS-CHAPITRE V.

Recettes.

Produit des 7 centimes spéciaux à l'exercice 1868..	728,105 54
Fonds libres des exercices antérieurs.	47,498 28
Autres ressources du budget ordinaire	262,150 »
TOTAL.	1,037,753 82

Dépenses.

Entretien des chemins vicinaux de grande communication	418,682 42
Allocations pour le même service sur le fonds de réserve.	21,081 15
Grosses réparations.	305,152 15
Subvention aux chemins d'intérêt commun	73,150 »
Subvention en faveur des chemins vicinaux ordinaires	35,140 47
Frais généraux, personnel, etc..	96,623 26
Total.	949,829 45
Les ressources étant de.	1,037,753 82
Il est resté libre une somme de.	87,924 37

à inscrire au budget de report pour solde des dépenses effectuées et dépenses à continuer.

Budget extraordinaire.

SOUS-CHAPITRE XVIII ET XIX.

Les crédits inscrits au budget extraordinaire et imputables sur le produit des centimes additionnels, pour le service de construction et des grossses répara-

tions des chemins de grande communication, s'élèvent à		76,059 98
Les dépenses payées sur ces fonds jusqu'à la clôture de l'exercice forment un total de		61,213 98
Les crédits présentent conséquemment un excédant de		14,846 »

dont il sera fait emploi tant au budget de report qu'au budget rectificatif de 1869.

FONDS DE COTISATIONS COMMUNALES.

Les cotisations municipales qui restaient à recouvrer au 31 décembre 1867 s'élevaient à		57,432 73
Les contingents de l'année 1868 et les subventions industrielles, imposées en vertu de l'article 14 de la loi du 21 mai 1836, montaient à.	338,401 94	338,376 94
A déduire pour non-valeurs.	25 »	
Total à recouvrer en 1868.		395,809 67
L'état présenté par M. le Trésorier Général des Finances, constate que les recettes se sont élevées à		314,425 42
En sorte que les recouvrements à effectuer sont de.		81,384 25

Dépenses.

Les ordonnances de délégation délivrées par M. le Ministre de l'Intérieur sur les recouvrements des années 1867 et antérieures, ont été de		317,146 74
Sur quoi il a été payé :		
Pour construction et grosses réparations	91,172 55	316,417 54
Pour l'entretien	225,244 99	
D'où il résulte un excédant de		729 20

applicable au service de 1869.

SERVICE DE 1870.

M. l'Ingénieur en Chef présente, pour l'entretien des chemins, un projet de budget s'élevant à 713,700 fr. sensiblement égal à celui de 1869 qui, déduction faite des subventions industrielles et des cotisations communales, laisse à la charge du département un contingent total de. . . . . 442,137 »

Il y a lieu toutefois d'y ajouter l'annuité de 1870 de la subvention départementale de 2/3 afférente à la rectification du chemin N° 51 et réalisable en dix ans au budget d'entretien ; ci, sur 5,000 fr.. . . . . 3,333 »

Ensemble. . . . . 445,470 »

Mon prédécesseur a rappelé l'année dernière que les travaux de grosses réparations compris dans le programme arrêté en 1862, par le Conseil général, étaient évalués à. . . . 3,555,300 »

Que MM. les Ingénieurs avait compté en plus, d'une part, pour les chemins N^os^ 6, 32 et 68, des travaux d'amélioration s'élevant à 85,000 fr. et, d'autre part, pour les chemins N^os^ 1, 42 et 67, des dépenses évaluées à 70,000 fr.; ensemble . . . . . 155,000 »

Ce qui fait un total de. . . . . 3,710,300 »

Il résulte du rapport de M. l'Ingénieur en Chef qu'il y a lieu d'ajouter à cette somme, pour les chemins N^os^ 1, 16, 33, 38, 39, 45, 65 et 72, d'autres dépenses dont le détail sera donné plus loin et qui forment ensemble une somme de 41,000 fr.; je crois devoir y joindre une proposition faite hors budget et que je considère comme devant y être rattachée; il s'agit d'un rechargement évalué à 10,000 fr. sur le chemin N° 20, ci. . . . . 51,000 »

En sorte que les dépenses extraordinaires prévues se trouvent portées à. . 3,761,000 »

Sur cette somme il a été alloué de 1864 à 1869 inclusivement, tant sur les fonds du département que sur les fonds communaux dans la proportion de 1/5. 2,410,274 88

Il reste ainsi à dépenser, à partir de 1870 . . . . . 1,351,025 12

M. l'Ingénieur en Chef propose pour le service des grosses réparations et améliorations, pendant le prochain exercice, une dépense totale de 449,925 fr., compris les 10,000 fr. du chemin N° 20, savoir :

Pour les travaux compris dans le programme de 1862. . . . . 362,300 »

Pour travaux dont la nécessité a été ultérieurement reconnue. . . . . 87,625 »

Sommé égale. . . . . 449,925 »

Dont 1/5 à la charge des communes, 89,985 fr.

Et 4/5 à la charge du département. . . . . 359,940 »

A quoi il y a lieu d'ajouter la somme à créditer, d'après l'exposé qui précède, pour solde de la subvention départementale afférente à l'établissement du chemin de grande communication N° 78. . . . . 5,234 50

TOTAL. 365,174 50

Ainsi, le département aura à pourvoir, en 1870, aux dépenses ci-après :

Entretien		445,470 »
Grosses réparations.		365,174 50
Frais généraux, suivant le détail donné les années précédentes, ci.	108,600 »	113,100 »
Déduction faite de 40,000 fr. laissés à la charge des communes. Addition consentie, en 1868, pour traitement de trois nouveaux agents-voyers contonaux	4,500 »	
Le total des dépenses auxquelles il y a lieu de pourvoir est ainsi de. . . .		923,744 50

Les ressources dont il peut être disposé pour faire face à ces dépenses sont les suivantes :

1° Fonds libres constatés à la clôture de l'exercice 1868 et s'élevant ensemble à	77,482	74
Sur lesquels il y a lieu de réserver pour d'autres services.	29,328	68
Reste pour le service des chemins de grande communication. . . .	48,154	06
2° Sept centimes spéciaux autorisés par la loi du 18 juillet 1866.	760,963	»
3° Subvention de l'État pour l'établissement du chemin N° 78..	10,000	»
4° Partie du produit des centimes extraordinaires dont le vote est proposé au Conseil général pour 1870.	271,627	44
TOTAL.	1,090,744	50
A réserver pour le service des chemins d'intérêt commun et ordinaires. . .	167,000	»
TOTAL ÉGAL pour la grande vicinalité.	923,744	50

BUDGET RECTIFICATIF DE 1869.

Aux termes de l'article 9 de la loi précitée du 18 juillet 1866, les fonds libres de l'exercice clos doivent être réunis aux ressources de l'exercice en cours et recevoir la destination qui leur sera donnée par le Conseil général.

La partie des fonds de cette nature provenant de l'exercice 1868 et applicable au service de la grande vicinalité s'élève, ainsi que je l'ai exposé ci-dessus, à 48,154 fr. 06 c. Je propose à l'Assemblée d'affecter cette somme aux dépenses ci-après :

Addition au Sous-Chapitre V. — Entretien.

Chemin N° 1 de Dunkerque à Saint-Omer	7,533	»
— 3 d'Hondschoote à Watten.	10,380	»
— 4 de Bergues à Furnes.	3,334	»
— 6 de Lille à Lannoy.	4,435	»
— 7 de Lomme à Fournes	4,713	»
— 8 de Douai à Seclin	163	14

Addition au Sous-Chapitre VIII. — Grosses réparations.

Chemin N° 8, de Douai à Seclin	4,662	58
Chemin N° 20 de Solre à Rond-Buison et Hirson. Rechargement ; voir l'observation plus haut. Il importe que ce crédit soit mis le plus tôt possible à la disposition de MM. les Ingénieurs	8,000	»
Chemin N° 30 Solde de la subvention départementale de 4/5 pour l'annexe de Wahagnies à Libercourt	4,933	34
TOTAL.	48,154	06

BUDGET DE 1870.

Je propose au Conseil général d'allouer, pour le service de cet exercice, les crédits suivants :

BUDGET ORDINAIRE. — SOUS-CHAPITRE V.

Entretien.

Chemin	N° 1	de Dunkerque à Saint-Omer	(Voir ci-dessus).	
—	3	d'Hondschoote à Watten	(Id.)	
—	4	de Bergues à Furnes.	(Id.)	
—	6	de Lille à Lannoy	(Id.)	
—	7	de Lomme à Fournes.	(Id.)	
—	8	de Douai à Seclin	6,364	28
—	9	de Mouveaux à la frontière.	8,900	»
—	10	de Douai à Bapaume	1,217	»
—	11	de Cassel à Gravelines	12,533	»
—	12	de Quesnoy à Linselles. — Complément	4,658	»
—	13	de Valenciennes à Somain.	8,302	»
—	14	d'Armentières à Ypres	4,409	»
—	15	d'Esnes à Busigny	9,223	»
—	16	de Solesmes à Caudry	3,947	»
—	17	d'Hondschoote à Wormhoudt	8,781	»
—	18	de Bailleul à Ypres.	2,667	»
—	19	de Sainghin à Pont-à-Marcq	2,972	»
—	20	de Solre à Trélon, Rond-Buisson et Hirson. . .	21,382	»
—	21	de Saint-Amand à Hélesmes	5,522	»
—	22	d'Englos à Haubourdin	1,440	»
—	23	de Bailleul à Estaires et Merville	13,333	»
—	24	de Gussignies à Avesnes.	11,206	»
—	26	d'Arleux à Orchies	4,847	»
—	27	de Maubeuge à Solre	6,040	»
—	28	de Maubeuge à Binche	2,451	»
—	30	de Carvin à Orchies	3,540	»
—	32	d'Étrœungt à Landrecies	5,461	»
—	33	d'Hazebrouck à Merris	5,000	»
—	34	d'Auberchicourt à Abscon	2,220	»
—	35	de Douai à Saint-Amand	6,257	»
—	36	de Tourcoing à Quesnoy-sur-Deûle.	6,309	»
—	37	de Lannoy à Néchin	333	»
—	38	de Bailleul à Estaires et au Seau.	10,000	»

—	39	de Seclin à La Bassée.	5,730	»
—	40	de Neuf-Berquin à Haverskerque	5,000	»
—	41	d'Haubourdin à Carvin	5,857	»
—	42	de Solre à Jeumont.	10,652	»
—	43	de Landrecies à Solesmes	6,573	»
—	44	de Ghyvelde à Hondschoote	2,333	»
—	45	de Denain à Saint-Waast	8,677	»
—	46	de Millam à Lederzeele	3,200	»
—	47	d'Auberchicourt à Bugnicourt	2,260	»
—	48	de Lomme à Loos	3,537	»
—	49	de Denain à Mastaing.	4,767	»
—	50	de Fresnes à Jenlain	13,054	»
—	51	de Seclin à Pont-à-Marcq	6,153	»
—	52	du Câteau à l'Arbre-de-Guise	2,037	»
—	53	de Courchelettes.	853	»
—	54	de Landrecies au Nouvion.	2,467	»
—	55	de Bailleul à L'Abeele	8,000	»
—	56	de Béthune à Estaires.	1,000	»
—	57	de Caestre à Vieux-Berquin	8,667	»
—	58	d'Armentières à La Bassée	10,667	»
—	59	de Caudry à Aubencheul	8,235	»
—	60	de Marquette à Neuville-Saint-Remi.	5,743	»
—	61	de Cassel à Lederzeele	3,333	»
—	62	d'Estaires à Don.	9,333	»
—	63	de Cambrai à Metz-en-Couture.	5,441	»
—	64	d'Arras à Saint-Quentin	4,243	»
—	65	d'Estrœungt à Anor	8,256	»
—	66	de Wormhoudt à Zeggers-Cappel	3,450	»
—	67	de Steenvoorde à l'Hazewinde	2,000	»
—	68	de Lomme à Quesnoy-sur-Deûle	3,637	»
—	69	d'Armentières à Halluin.	11,442	»
—	70	de Vendegies à la Pyramide de Denain.	5,115	»
—	71	de Maubeuge à Erquelines	5,252	»
—	72	de Prisches à Étrœungt	8,964	»
—	73	de Trélon à la Cappelle	1,866	»
—	74	de Solre à Sivry	1,784	»
—	76	de Saint-Waast à la Guizette.	4,757	»
—	77	d'Oisy à Metz-en-Couture	1,600	»
Réserve pour travaux imprévus.			25,000	»
TOTAL.			410,249	28

Grosses réparations.

Chemin N° 6.	Remaniement sur Fives et Flers.	4,800	»
— 7.	Id. sur Fournes	10,400	»
— 8.	Id. sur Raimbeaucourt	22,400	»
— 10.	Id. sur Férin	8,000	»
— 11.	Pavage et élargissement	8,640	»
— 13.	Remaniement	12,000	»
— 14.	Amélioration entre Armentières et Houplines .	13,000	»
— 15.	Élargissement de chaussées	1,383	72
	TOTAL.	80,623	72

Frais généraux.

Traitement des Ingénieurs, frais de déplacement et gratifications aux agents, frais d'impression du service de la grande vicinalité	27,600	»
Traitement des Agents-Voyers suivant les dispositions arrêtées en 1867 et 1868 ; 123,500 fr. sous déduction de la somme de 40,000 fr. laissée à la charge des communes	83,500	»
Impressions et dépenses diverses	2,000	»
TOTAL.	113,100	»

RÉCAPITULATION DU SOUS-CHAPITRE V.

	RUDGET rectificatif de 1869.	BUDGET de 1870.	ENSEMBLE.
Entretien	35,220 72	410,249 28	445,470 »
Grosses réparations.	12,933 34	80,623 72	93,557 06
Frais généraux.	»	113,100 »	113,100 »
TOTAUX.	48,154 06	603,973 »	652,127 06

BUDGET EXTRAORDINAIRE. — SOUS-CHAPITRE XVIII.

Dépenses imputables sur les centimes extraordinaires à imposer pour l'exercice 1870.

GROSSES RÉPARATIONS.

Chemin N° 15.	Elargissement de chaussées	15,416	28
— 16.	Id.	4,800	»

—	19.	Remaniement.	3,200 »
—	21.	Id.	12,000 »
—	25.	Id.	5,600 »
—	32.	Exhaussement	4,000 »
—	36.	Remaniement de chaussées	24,000 »
—	39.	Achèvement de remaniement, etc.	16,000 »
—	41.	Relevé à bout, amélioration, etc.	16,800 »
—	43.	Élargissement de la chaussée	12,000 »
—	47.	Remaniement à Auberchicourt.	8,000 »
—	50.	Amélioration dans la traverse de Fresnes	32,000 »
—	51.	Remaniement, etc., sur Seclin et Avelin.	6,400 »
—	59.	Substitution de pavage à l'empierrement	14,400 »
—	62.	Amélioration sur Sainghin et Aubers	19,400 »
—	63.	Élargissement sur Proville, Noyelles, etc	12,000 »
—	70.	Élargissement et remaniement.	12,000 »
—	1.	Reconstruction du tablier du pont de Bourbourg	800 »
—	16.	Élargissement et restauration de rampes.	4,000 »
—	33.	Reconstruction du tablier d'un pont.	2,960 »
—	38.	Réparation d'un pont.	2,640 »
—	39.	Réparation du pont de Bauvin	4,800 »
—	45.	Élargissement de chaussée	8,000 »
—	65.	Rechargement	8,000 »
—	67.	Substitution de pavage à l'empierrement.	20,500 »
—	72.	Construction d'un aqueduc	1,600 »
—	78.	Construction. Solde des subventions de l'État et du département.	5,234 50
			276,550 78

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE.

	BUDGET rectificatif de 1869.	BUDGET de 1870.	ENSEMBLE.
Budget ordinaire.	48,154 06	603,973 »	652,127 06
Budget extraordinaire.	»	276,550 78	276,550 78
TOTAUX.	48,154 06	880,523 78	928,677 84

CONTINGENTS COMMUNAUX.

Les contingents à recouvrer, en 1870, s'élèvent aux sommes ci-après :

Entretien (un tiers des dépenses).	229,567	»
Grosses réparations (un cinquième des dépenses)	89,985	»
Travaux neufs (un tiers des dépenses)	16,765	»
Subventions industrielles.	62,983	»
TOTAL.	399,300	»

SOUS-CHAPITRE V.

Chemins vicinaux de grande communication. — Révision des contingents communaux.

Dans sa session de 1868, le Conseil général, appelé à se prononcer sur les propositions relatives à la révision des contingents des communes dans l'entretien des chemins vicinaux de grande communication, a :

1° En ce qui concerne l'arrondissement de Lille, émis le vœu que l'examen de cette question fût renvoyé au Conseil d'arrondissement, toutes formalités préalablement remplies;

2° En ce qui touche les chemins N^os^ 34, 35 et 47, demandé que l'arrondissement de Douai fût mis en demeure de se prononcer sur la révision proposée par l'arrondissement de Valenciennes, de manière à fournir au Conseil général les éléments d'une décision définitive.

MM. les Ingénieurs, que j'ai cru devoir entendre d'abord, ont proposé, pour l'arrondissement de Lille :

1° De n'apporter aucune modification dans la désignation des communes intéressées aux chemins N^os^ 6, 8, 9, 12, 14, 19, 22, 30, 36, 37, 41, 48 et 58, et de maintenir également, tels qu'ils sont aujourd'hui établis, les chiffres proportionnels servant de base à la répartition de leurs contingents;

2° Pour le chemin N° 7, de dégréver Armentières de 4 °/₀ et d'augmenter de la même quotité le contingent de la ville de Lille;

3° Pour le chemin N° 39, d'augmenter Annœullin de 1 °/₀, Gondecourt, Allennes-lez-Marais, Provin et Bauvin, chacun de 2 °/₀, et d'exonérer définitivement de tout concours la commune de Chemy, qui a cessé de payer son contingent de 9 °/₀ depuis la rectification du chemin par les Ewis;

4° Pour le chemin N° 51, à raison de la rectification récemment faite de cette ligne entre Avelin et Pont-à-Marcq, de dégréver Ennevelin, Fretin et Templeuve, chacun de 5 °/₀, d'exonérer de tout concours les communes de Cappelle et de Mérignies, qui contribuaient jusqu'ici à raison de 5 °/₀, et d'augmenter Seclin de 2 1/2 °/₀, Avelin de 12 1/2 °/₀, et Pont-à-Marcq de 10 °/₀.

5° Pour le chemin N° 62, le contingent d'Estaires ayant été définitivement réduit en 1868, par le Conseil général, de 15 1/2 à 8 p. %, d'augmenter Herlies et Aubers chacun de 1 %, Sainghin-en-Weppes de 1 1/2 %, et de désigner La Bassée comme intéressé auchemin avec un contingent de 4 %

Les commissions de surveillance que j'ai priées d'émettre leur avis sur ces propositions, n'ont pas toutes répondu à mon appel.

De ce nombre est celle du chemin N° 7. La modification proposée pour cette ligne paraît toutefois justifiée. Depuis l'ouverture du chemin N° 58, d'Armentières à La Bassée, l'intérêt de la ville d'Armentières au chemin N° 7, de Lomme à Fournes, est notablement diminué et il paraît équitable de reporter la quotité proportionnelle dont elle serait dégrévée, sur la ville de Lille, qui a un intérêt important à cette ligne pour l'approvisiounement de ses marchés. Le Conseil municipal de Lille réclame toutefois contre cette augmentation de contingent.

La commission du chemin N° 14 propose de son initiative de dégréver Houplines de 4 % et Frelinghien de 5 %, et d'augmenter, par contre, le contingent de Quesnoy-sur-Deûle de 7 %. — Le Conseil municipal de cette dernière commune proteste, par divers motifs, contre cette aggravation de son concours. — Le Conseil d'arrondissement est d'avis, comme MM. les Ingénieurs, de maintenir l'état actuel des choses.

Pour le chemin N° 36, la commission syndicale a demandé à s'éclairer avant de se prononcer. MM. les Ingénieurs ont alors exprimé l'opinion qu'il y avait lieu de dégréver Bondues de 3 %, en répartissant cette quotité sur les autres communes. Celles-ci ont été appelées à émettre leur avis à cet égard, et Quesnoy-sur-Deûle et Linselles ont réclamé contre cette proposition. L'instruction n'était pas terminée au moment de la réunion du Conseil d'arrondissement, et le Conseil, à défaut de renseignements, a conclu comme moi au maintien de l'état des choses. Mais j'ai reçu depuis la délibération de la commission de surveillance; elle est d'avis d'accorder à la commune de Bondues le dégrèvement de 3 % indiqué et d'augmenter, par suite, les contingents : de Comines de 1 %, de Quesnoy-sur-Deûle de 1 %, de Linselles de 1/2 %, et de Roncq de 1/2 %. Je ne puis qu'appuyer cette proposition, qui me paraît convenablement justifiée.

La commission du chemin N° 39 adhère aux propositions de MM. les Ingénieurs. Les communes sur lesquelles les 9 % retirés à la commune de Chemy doivent être répartis, ont été appelées à délibérer, conformément à la loi ; elles n'ont pas toutes répondu. Annœullin trouve que la ville de Seclin doit avoir sa part dans cette répartition et le Conseil d'arrondissement partage cet avis. Mais Seclin n'a pu être entendu, et dans cet état de choses, je pense que la répartition des Ingénieurs et du syndicat doit être adoptée, au moins provisoirement.

En ce qui concerne le chemin N° 51, la commission de surveillance propose une répartition qui diffère de celle de MM. les Ingénieurs, en ce qu'elle augmente le contingent de Templeuve et diminue celui de Seclin. Pont-à-Marcq refuse l'augmentation de son concours et Avelin indique une autre répartition. Le Conseil d'arrondissement est d'avis d'adopter les propositions de la commission, et je partage son opinion.

La commission du chemin N° 58 prend l'initiative d'une proposition ayant pour objet d'augmenter de 1 % le contingent d'Erquinghem-Lys et de diminuer celui de Sainghin-en-Weppes

aussi de 1 %. Le Conseil municipal d'Erquinghem acquiesce à cette proposition. Quoique le Conseil d'arrondissement, appelé à se prononcer à ce sujet, ait omis de le faire, par erreur, sans doute, j'estime qu'il y a lieu d'accueillir les propositions de la commission, puisqu'il y a consentement.

La question, en ce qui concerne le chemin N° 62, consiste à répartir par centièmes, entre les autres communes, les 7 1/2 % dont Estaires est définitivement dégrévé. Les communes d'Herlies, Aubers et Sainghin réclament vivement contre l'augmentation de leurs contingents, et la commission syndicale fait remarquer qu'il n'est pas possible d'appeler au concours la ville de La Bassée, qui est directement reliée à Estaires par la route départementale N° 16. Le Conseil d'arrondissement partage l'avis de la commission et propose, avec elle, de répartir les 7 1/2 % sur toutes les communes, proportionnellement aux bases arrêtées jusqu'à ce jour. C'est en effet le meilleur parti à prendre ; les répartitions d'entretien continueront donc à être faites, non par centièmes mais par 92 centièmes 1/2.

Le Conseil d'arrondissement, en l'absence d'avis de la commission syndicale du chemin N° 68, propose de maintenir l'état des choses. La délibération de la commission, prise postérieurement, contient, d'après un rapport spécial de MM. les Ingénieurs, la proposition de dégréver Prémesques de 2 % et d'augmenter de 1 % les contingents de chacune des communes de Pérenchies et Lompret. Cet avis paraît justifié.

La commission du chemin N° 69, malgré l'avis contraire de MM. les Ingénieurs, propose de désigner Linselles comme intéressée au chemin et de lui assigner un contingent de 1 %. La commune résiste par des raisons qui me paraissent fondées ; le Conseil d'ailleurs, n'a pas émis d'avis à ce sujet. Je pense qu'il y a lieu de laisser au moins provisoirement les choses dans leur état actuel.

En ce qui concerne les chemins N^os^ 34, 35 et 47, qui s'étendent sur les deux arrondissements de Douai et de Valenciennes, le Conseil général a remarqué qu'il n'y avait point accord entre les avis émis par l'un et par l'autre ; le premier demandant le *statu quo*, le second proposant d'éliminer plusieurs communes de tout concours et de reporter une grande partie du contingent sur le premier. L'assemblée a, en conséquence, maintenu les choses en l'état, en demandant que l'arrondissement de Douai fût mis en demeure de se prononcer sur la révision proposée par l'arrondissement de Valenciennes, de manière à fournir au Conseil général, pour sa session de 1869, les éléments d'une solution définitive.

MM. les Ingénieurs, que j'ai cru devoir entendre d'abord ont été d'avis :

Pour le chemin N° 74, qu'il est juste d'exonérer entièrement les communes d'Anzin, Denain, Escaudain, Hérin et Valenciennes ; d'élever de 14 à 20 % le contingent d'Abscon et de répartir les autres 80 centièmes sur les communes de l'arrondissement de Douai ; la commune de Dechy devant, d'ailleurs, être également dégrévée, mais celles de Somain et de Marchiennes devant, d'un autre côté, être désignées comme intéressées et être comprises dans la répartition.

La commune d'Abscon réclame contre l'augmentation de son contingent ; néanmoins, le Conseil d'arrondissement de Valenciennes accepte la nouvelle répartition proposée par MM. les Ingénieurs.

Dans l'arrondissement de Douai, il s'agit d'exonérer Dechy, de maintenir Lewarde à son

taux contributif de 2 % et de désigner comme intéressées les communes de Somain et de Marchiennes. Mais les mesures que j'ai prescrites pour l'instruction de cette partie de l'affaire n'ont pu encore recevoir leur entier accomplissement, en sorte que les questions qui se rapportent au chemin N° 34 se trouvent forcément ajournées.

Pour le chemin N° 35, MM. les Ingénieurs proposent, avec la commission de surveillance, de laisser les choses en l'état comme le Conseil d'arrondissement de Douai l'a demandé, en 1868, et le demande encore aujourd'hui. Le Conseil de Valenciennes maintient, au contraire, sa demande en exonération des communes de Bousignies, Rosult, Saint-Amand, Sars et Rosières. Puisqu'il n'y a point accord, le seul parti à prendre, à mon avis, est de maintenir la situation actuelle, qui a eu sa raison d'être quand elle a été établie.

Le désaccord existe également en ce qui concerne le chemin N° 47. Il s'agit ici de la commune d'Émerchicourt qui contribue au chemin pour une faible part de 17 à 18 fr. par année. Un aussi modique contingent ne saurait évidemment lui être onéreux.

Le Conseil général, dans sa dernière session, a approuvé le travail de M. l'Ingénieur d'Avesnes, pour la révision des contingents des communes de cet arrondissement dans les dépenses de la grande vicinalité. Dans ce travail, se trouve compris le chemin N° 43, de Landrecies à Solesmes, et les propositions dont il a été l'objet sont les suivantes :

	CONTINGENTS	
	ACTUELS.	PROPOSÉS.
Fontaine-au-Bois.	13 »%	13 »%
Bousies.	13 »	13 »
Croix.	7 50	6 »
Forest.	6 75	5 »
Landrecies.	6 75	7 »
Robersart	0 07	0 07
Vendegies-au-Bois.	17 60	10 »
	64 07	54 07

Le contingent laissé à la charge de l'arrondissement de Cambrai serait ainsi augmenté de 10 %.

Mais rien n'a été prévu ni proposé, à cet effet, dans le travail relatif à l'arrondissement de Cambrai, et la commission départementale de cet arrondissement a implicitement maintenu, pour son ressort, les dispositions existantes.

De son côté, la commission de surveillance du chemin N° 43, que j'ai cru devoir consulter, est d'avis de n'apporter aucun changement, ni pour les communes de l'arrondissement de Cambrai, ni pour celles de l'arrondissement d'Avesnes, dans les chiffres proportionnels qui servent de base à la répartition des contingents. Le Conseil d'arrondissement de Cambrai partage cet avis, par cette raison que le chemin n'a sur son territoire que le tiers de son parcours, et qu'il serait peu équitable, dès-lors, de faire contribuer cet arrondissement pour 46 centièmes dans les frais de l'entretien. — Le Conseil d'arrondissement d'Avesnes, d'après un rapport peu motivé de M. l'Ingénieur ordinaire de Valenciennes, maintient à 54 °/₀ le contingent des communes de cet arrondissement. — L'accord n'existe pas non plus, comme on le voit, dans cette partie de l'instruction. Je ne vois rien de mieux à faire, dans cette situation, que de s'abstenir de toute modification aux bases de répartition.

Par les motifs ci-dessus exposés, j'ai l'honneur de proposer au Conseil général les résolutions suivantes :

1° Maintien des dispositions existantes en ce qui concerne les chemins N^os^ 6, 8, 9, 12, 14, 19, 22, 30, 35, 37, 41, 43, 47, 48, 62 et 69 ;

2° Réduction de 4 °/₀ sur le contingent d'Armentières, pour le chemin N° 7 et augmentation de pareille quotité sur celui de la ville de Lille ;

3° Ajournement des questions relatives au chemin N° 34 ;

4° Chemin N° 36. — Bondues dégrévé de 3 °/₀ ; augmentation de 1 °/₀ sur chacune des communes de Comines et de Quesnoy-sur-Deûle, et de demi pour cent sur chacune de celles de Linselles et de Roncq ;

5° Chemin N° 39. — Augmentation de 2 °/₀ sur chacune des communes de Gondecourt, Allennes-lez-Marais, Provin et Bauvin, et de 1 °/₀ sur celle d'Annœullin. Exonération définitive de la commune de Chemy ;

6° Chemin N° 51. — Exonération des communes de Cappelle et de Mérignies de tout concours ; dégrèvement de 5 °/₀ à chacune des communes d'Ennevelin, Fretin et Templeuve ; augmentation sur Seclin de 2 1/2 °/₀, sur Avelin de 12 1/2 °/₀, et sur Pont-à-Marcq de 10 °/₀ ;

7° Dégrèvement de 1 °/₀ à la commune de Sainghin-en-Weppes, pour le chemin N° 58 ; augmentation de pareille quotité de 1 °/₀ du contingent d'Erquinghem-Lys ;

8° Prémesques dégrévé de 2 °/₀ pour le chemin N° 68 ; augmentation de 1 °/₀ sur les communes de Pérenchies et de Lompret.

COMPTE D'EMPLOI des fonds départementaux, budget ordinaire, sous-chapitre V, affectés au service des chemins vicinaux, pour l'exercice 1868.

Crédit.	1,037,753 82
Ce crédit se compose :	
1° Des fonds libres de 1866	17,700 66
2° D° 1867	20,080 51
3° Des fonds reportés de 1867.	9,717 11
4° De sept centimes spéciaux propres à l'exercice 1868.	728,105 54
5° D'autres ressources du budget ordinaire propres aussi à l'exercice 1868 . .	262,150 »
Total égal	1,037,753 82

DÉPENSES.

1° *Chemins de grande communication.*

CHEMINS de grande communication.	GROSSES réparations.	ENTRETIEN.	TOTAUX.
1	»	13476 63	13476 63
3	»	15947 55	15947 55
4	»	3283 77	3283 77
6	»	4385 »	4385 »
7	4800 »	4484 »	9284 »
8	22400 »	11157 »	33557 »
9	15200 »	12000 »	27200 »
10	»	1017 »	1017 »
11	5600 »	12533 »	18133 »
12	»	3137 »	3137 »
13	5900 »	7839 »	13739 »
14	23200 »	4265 »	27465 »
15	16800 »	8700 »	25500 »
16	16799 95	3780 »	20579 95
17	»	8761 »	8761 »
18	2240 »	2667 »	4907 »
19	4800 »	3017 »	7817 »
20	8000 »	19412 »	27412 »
21	6400 »	4707 »	11107 »
22	»	963 »	963 »
23	8000 »	12000 »	20000 »
24	»	12189 65	12189 65
25	7200 »	4847 »	12047 »
27	»	5856 »	5856 »
28	»	2699 »	2699 »
30	»	2540 »	2540 »
32	»	5322 »	5322 »
33	6417 79	5000 »	11417 79
34	»	2220 »	2220 »
35	12000 »	6223 »	18223 »
36	8000 »	7594 »	15594 »
37	»	333 »	333 »
38	7800 »	10000 »	17800 »
39	17600 »	5443 »	23043 »
40	»	4333 »	4333 »
41	16000 »	5649 »	21649 »
A reporter	215157 74	237780 60	452938 34

CHEMINS de grande communication.	GROSSES réparations.	ENTRETIEN.	TOTAUX.
Report.	215157 74	237780 60	452938 34
42	»	11301 »	11301 »
43	3600 »	5762 »	9362 »
44	»	2333 »	2333 »
45	8800 »	8352 »	17152 »
46	»	3200 »	3200 »
47	2800 »	2260 »	5060 »
48	»	3348 »	3348 »
49	4800 »	4317 »	9117 »
50	6500 »	10000 »	16500 »
51	»	5147 »	5147 »
52	»	2347 »	2347 »
53	»	853 »	853 »
54	»	2577 »	2577 »
55	6400 »	7333 »	13733 »
56	»	600 »	600 »
57	»	4667 »	4667 »
58	»	8000 »	8000 »
59	16000 »	10113 »	26113 »
60	»	5406 »	5406 »
61	»	3333 »	3333 »
62	13600 »	9333 »	22933 »
63	12000 »	5260 »	17260 »
64	»	3930 »	3930 »
65	2000 »	7587 »	9587 »
66	»	3450 »	3450 »
67	13494 41	2333 »	15827 41
68	»	6137 »	6137 »
69	»	12705 »	12705 »
70	»	4571 »	4571 »
71	»	5195 »	5195 »
72	»	10201 82	10201 82
73	»	2188 »	2188 »
74	»	1755 »	1755 »
76	»	3410 »	3410 »
77	»	1597 »	1597 »
Ensemble	305152 15	418682 42	723834 57

Report		723,834 57
2° Chemins d'intérêt commun.		
Subventions versées à la trésorerie générale, conformément à la répartition arrêtée par le Conseil général dans sa session de 1867, pour entretien en 1868 de 64 chemins d'intérêt commun.		73,150 »
3° Subventions pour les travaux des chemins vicinaux ordinaires		35,140 47
4° Allocation sur le fonds de réserve, sauf approbation du Conseil général, à douze chemins de grande communication, dans la proportion de 2/3 des dépenses, pour travaux supplémentaires, urgents, d'entretien		21,081 15
5° Dépenses du personnel.		
Service des chemins de grande communication dirigé par MM. les Ingénieurs :		
Traitement de MM. les Ingénieurs	16,000 »	
Frais de découchers aux conducteurs, indemnités, etc	11,738 »	
Service des chemins d'intérêt commun et ordinaires dirigé par MM. les agents-voyers :		94,632 21
Traitement et frais de bureau	59,182 56	
Gratifications, impressions, etc.	7,711 65	
6° Dépenses diverses, impressions, etc.		1,991 05
Total		949,829 45
Le crédit étant de.		1,037,753 82
Il reste à reporter au budget de report de 1869, pour solde des dépenses effectuées et pour les dépenses à continuer, ci.		87,924 37

COMPTE D'EMPLOI du fonds subventionnel des chemins vicinaux, de 1837 *à* 1868 *inclusivement.*

Les 159 centimes 1/2 votés par le Conseil général, de 1837 à 1868 inclusivement, ont produit savoir :

			FR.	C.
1° Les 5 centimes de 1837.			352,123	12
5	—	1838.	354,180	82
2	—	1839.	144,469	75
5	—	1840.	362,346	55
5	—	1841	365,440	96
5	—	1842	370,025	39
5	—	1843	375,868	49
5	—	1844	381,213	95
5	—	1845	385,708	16
5	—	1846	387,859	84
5	—	1847	389,748	10
5	—	1848	393,975	74
5 1/2	—	1849	432,740	74
5	—	1850	395,786	11
5	—	1851	407,911	12
5	—	1852	410,400	78
5	—	1853	415,324	62
5	—	1854	422,028	45
5	—	1855	430,377	33
5	—	1856	435,897	98
5	—	1857	442,714	02
5	—	1858	448,875	42
5	—	1859	454,693	99
5	—	1860	461,067	53
5	—	1861	466,494	64
5	—	1862	473,012	54
5	—	1863	481,558	34
5	—	1864	490,039	66
5	—	1865	501,336	90
5	—	1866	512,332	41
5	—	1867	525,382	16
7	—	1868	744,520	92
159 1/2			13,615,456	53

Il y a lieu, pour ordre, d'ajouter au chiffre des recettes 1° le montant de la snbvention fournie par l'état en 1849, en vertu du décret du 22 septembre 1848, ci 81,578 10

2° Les ressources diverses, ordinaires, allouées par le budget départemental de 1868 pour le service de la vicinalité, ci. . . . . 262,150 »

343,728 10

13,959,184 63

ÉTAT D'EMPLOI de ce fonds jusqu'à la clôture de l'exercice 1868.

DÉSIGNATION DES CHEMINS.		CONSTRUCTION.	ENTRETIEN.	TOTAUX.
1		2	3	4
Chemin N° 1....		»	162951 63	162951 63
— 2....		»	120637 90	120637 90
— 3....		»	217424 05	217424 05
— 4.. .		2966 94	62617 77	65584 68
— 5....		3100 »	59064 66	62164 66
— 6....		»	89685 66	89685 66
— 7....		»	71036 34	71036 34
— 8....		12000 »	186462 61	198462 61
— 9....		25056 »	130818 33	155874 33
— 10....		7366 »	29732 50	37098 50
— 11....		9711 82	268634 75	278346 57
De Roubaix à Saint-Amand, classé route départementale.....	— 12....	388843 33	97307 78	486151 11
	— 12....	27477 »	38936 38	66413 38
	— 13....	117912 41	138995 78	256908 19
	— 14...	51738 34	98131 »	149869 34
	— 15....	170250 13	152640 »	322890 13
	— 16....	102402 48	86845 21	189247 69
	— 17....	110306 55	169763 34	280069 89
De Cassel à la frontiére, classé route départementale.....	— 18....	60738 20	29281 »	90019 20
	— 18....	28790 88	33242 »	62032 88
	— 19....	4000 »	70611 »	74611 »
	— 20....	82650 32	361594 19	444244 51
	— 21....	45215 »	86485 50	131700 50
	— 22....	15155 31	15179 »	30334 31
	— 23....	119527 16	212825 92	332353 08
	— 24....	76507 19	253172 19	329679 38
	— 25....	98549 34	106882 89	205432 23
	— 26....	228733 14	46476 07	275209 21
	— 27....	74185 »	128780 71	202965 71
	— 28....	29243 »	67027 24	96270 24
	— 29....	30000 »	26004 »	56004 »
	— 30....	77394 42	30947 »	108341 42
	— 31....	143533 47	165234 13	308767 60
	— 32 ...	93000 »	198545 68	291545 68
	— 33....	76801 »	74482 79	151283 79
	— 34....	41000 »	37269 03	78269 03
	— 35....	15250 »	135930 »	151180 »
	— 36...	39610 31	163597 33	203207 64
	— 37...	10500 »	3913 »	14413 »
	— 38....	126169 »	146683 11	272852 11
	— 39....	97676 16	125999 »	223675 16
	— 40....	30000 »	63219 »	93219 »
	— 41....	20500 »	129455 15	149955 15
	— 42....	90300 »	152328 25	242628 25
	— 43....	159312 50	86280 85	245593 35
	— 44....	32877 48	36652 »	69529 48
De La Bassée à Estaires, classé route départementale.....	— 45....	50000 »	» »	50000 »
	— 45. ..	146861 01	117338 53	264199 54
	— 46...	34273 88	47135 »	81408 88
	— 47....	95750 »	33171 »	128921 »
	— 48....	28162 16	42974 »	71136 16
	— 49....	76935 »	64477 »	141412 »
	— 50....	106374 89	147132 90	253507 79
A reporter.....		3514706 79	5622012 15	9136718 94

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	CONSTRUCTION.	ENTRETIEN.	TOTAUX.
1	2	3	4
Report.....	3514706 79	5622012 15	9136718 94
Chemin N° 51....	30830 20	36985 18	67815 38
— 52.. .	24227 64	49727 82	73955 46
— 53....	»	8246 »	8246 »
— 54....	30856 55	37844 63	68701 18
— 55....	85569 16	98177 »	183746 16
— 56....	»	8774 »	8774 »
— 57,...	28840 »	69848 »	98628 »
— 58 ...	38011 88	97131 »	135142 88
— 59....	74249 87	144144 25	218394 12
— 60....	123106 »	76322 34	199428 34
— 61....	38788 25	57478 »	96266 25
— 62....	18000 »	117467 79	135467 79
— 63....	58869 24	81171 05	140040 29
— 64....	22646 44	45573 10	68219 54
— 65....	53463 94	97470 27	150934 21
— 66....	»	41453 »	41453 »
— 67....	23570 32	46527 41	70097 73
— 68....	22866 »	49279 70	72145 70
— 69....	55564 87	88649 49	144214 36
— 70....	81446 »	53023 80	134439 80
— 71....	31437 27	61000 43	92437 70
— 72....	24296 »	60797 70	85093 70
— 73....	13730 »	25663 58	39393 58
— 74....	6300 »	21984 35	28284 35
— 75....	3076 52	3898 »	6974 52
— 76....	61442 31	19281 »	80723 31
— 77....	6293 »	12935 »	19228 »
TOTAL	4472128 25	7132836 04	11604964 29
Honoraires de MM. les Ingénieurs, de 1852 à 1866.....		240000 »	
Frais de découchers des conducteurs et agents secondaires. — Frais d'impressions		121897 16	
Réparation de dégâts causés par l'inondation d'août 1860.....		5583 09	
Restauration des ponts d'Hautmont (1850).....		1705 05	
Subvention à la petite vicinalité.....		579320 21	
Traitement des agents-voyers, piqueurs, etc.....		1246885 15	
Honoraires d'avocat (1839).....		65 »	
Secours à la ville de Lannoy (1852 à 1855).....		14737 »	
Frais d'impression et dépenses diverses.....		18981 21	
		2229173 87	2229173 87
Total général des dépenses.....			13834138 16
Les ressources étant de.....			13959184 63
Il reste disponible.....			125046 47

ÉTAT COMPARATIF de la situation contributive, à la fin de l'année 1868, *des sept arrondissements du département, dans les fonds subventionnels des chemins de grande communication, relativement aux paiements effectués à la même époque pour le service de construction et d'entretien desdits chemins dans chacun de ces arrondissements.*

Les 159 centimes 1/2 votés de 1837 à 1867 inclusivement, ont produit une somme, y compris 81,579 fr. 10 c., accordés par l'État au département en vertu du décret du 22 septembre 1848, et 262,150 fr. de ressources ordinaires allouées au budget de 1868, de. . . . 13,959,184 63

A déduire :

Le traitement de MM. les Agents-Voyers pendant trente-deux ans ; les honoraires de MM. les Ingénieurs à partir de 1852 ; les dépenses diverses d'impression, etc.; les subventions allouées pour le service de la petite vicinalité et la somme restant disponible 2,229,173 87

Reste affecté aux travaux de la grande vicinalité 11,730,010 76

Cette somme, répartie entre les sept arrondissements dans la proportion des principaux de leurs quatre contributions directes, donne pour chacun d'eux les résultats suivants :

Arrondissements de	Dunkerque	1,067,440	»
—	Hazebrouck.	766,800	»
—	Lille.	4,885,990	»
—	Cambrai	1,235,950	»
—	Avesnes	1,338,250	»
—	Douai	992,690	»
—	Valenciennes	1,442,890	»
		11,730,010	»

Paiements effectués jusqu'à la clôture de l'exercice 1868, *par arrondissement, pour la construction des chemins terminés ou en cours d'exécution, ainsi que pour leur entretien.*

DÉSIGNATION DES Arrondissements.	CHEMINS	CONSTRUCTION.	ENTRETIEN.	TOTAUX.
DUNKERQUE.	1....	»	162951 63	162951 63
	2....	»	120637 90	120637 90
	3....	»	217424 05	217424 05
	4....	2966 91	62617 77	65584 68
	(Moitié de l'entretien)..... ....11....	9711 82	134317 37	144029 19
	17....	110306 55	169763 34	280069 89
	44....	32877 48	36652 »	69529 48
	46....	34273 88	47135 »	81408 88
	66....	»	41453 »	41453 »
		190136 64	992952 06	1183088 70
	Le contingent de l'arrondissement étant de.....			1067440 »
	L'arrondissement de Dunkerque est en avance.....			115648 70

Arrondissements.	DÉSIGNATION DES CHEMINS.		CONSTRUCTION.	ENTRETIEN.	TOTAUX.
HAZEBROUCK.	(Moitié de l'entretien)	N^os 11. .	»	134317 38	134317 38
	(De Cassel à la frontière, aujourd'hui route départementale)	18. .	60738 20	29281 »	90019 20
	(De Bailleul à Ypres)	18. .	28790 88	33242 »	62032 88
		23. .	119527 16	212825 92	332353 08
		33. .	76801 »	74482 79	151283 79
		38. .	126169 »	146683 11	272852 11
		40. .	30000 »	63219 »	93219 »
		55. .	85569 16	98177 »	183746 16
		56. .	»	8774 »	8774 »
		57. .	28810 »	69818 »	98628 »
		61. .	38788 25	57478 »	96266 25
	(Moitié)	62. .	9000 »	58733 89	67733 89
		67. .	23570 32	46527 41	70097 73
			627763 97	1033559 50	1661323 47
	Le contingent de l'arrondissement étant de				766800 »
	L'arrondissement d'Hazebrouck est en avance de				894523 47
LILLE.		N^os 5. .	3100 »	59064 66	62164 66
		6. .	»	89685 66	89685 66
		7. .	»	71036 34	71036 34
	(Moitié)	8. .	6000 »	93231 30	99231 30
		9. .	25056 »	130818 33	155874 33
	(De Roubaix à St.-Amand, classé route départementale. Entretien et partie de la construction	12. .	318843 33	97307 78	416151 11
	(De Linselles à Quesnoy-sur-Deûle)	12. .	27477 »	38936 38	66413 38
		14. .	51738 34	98131 »	149869 34
		19. .	4000 »	70611 »	74611 »
		22. .	15155 31	15179 »	30334 31
		30. .	77394 42	30947 »	108341 42
		36. .	39610 31	163597 33	203207 64
		37. .	10500 »	3913 »	14413 »
		39. .	97676 16	125999 »	223675 16
		41. .	20500 »	129455 15	149955 15
	(De La Bassée à Estaires, classé route départementale)	45. .	50000 »	»	50000 »
		48. .	28162 16	42974 »	71136 16
		51. .	30830 20	36985 18	67815 38
		58. .	38011 88	97131 »	135142 88
	(Moitié)	62. .	9000 »	58733 90	67733 90
		68. .	22866 »	49279 70	72145 70
		69. .	55564 87	38649 49	144214 36
			931485 98	1591666 20	2523152 18
	Le contingent de l'arrondissement étant de				4885990 »
	L'arrondissement de Lille possède un reliquat de				2362837 82

DÉSIGNATION DES Arrondissements.	CHEMINS.	CONSTRUCTION.	ENTRETIEN.	TOTAUX.
CAMBRAI.	N^os 15. .	170250 13	152640 »	322890 13
	16. .	102402 48	86845 21	189247 69
	26. .	228733 14	46476 07	275209 21
	(1/4 de la construction première et de son entretien. . . . . 31. .	28164 03	41308 »	69472 03
	)1/3 seulement). . . . . 43. .	53104 16	28760 28	81864 44
	(1/4 seulement) . . . . . 45. .	36715 25	29334 63	66049 88
	52. .	24227 64	49727 82	73955 46
	59. .	74249 87	144144 25	218394 12
	60. .	123106 »	76322 34	199428 34
	63. .	58869 24	81171 05	140040 29
	64. .	22646 44	45573 10	68219 54
	75. .	3076 52	3898 »	6974 52
	76. .	61442 31	19281 »	80723 31
	77. .	6293 »	12935 »	19228 »
		993280 21	818416 75	1811696 96
	Le contingent de l'arrondissement étant de			1235950 »
	L'arrondissement de Cambrai est en avance de			575746 96
AVESNES.	N^os 20. .	82650 32	361594 19	444244 51
	24. .	76507 19	253172 19	329679 38
	27. .	74185 »	128780 71	202965 71
	28. .	29243 »	67027 24	96270 24
	(3/4 de la construction première et de son entretien; 4/4 de la construction et de l'entretien du prolongement). . . . . 31. .	115369 44	123926 13	239295 57
	32. .	93000 »	198545 68	291545 68
	42. .	90300 »	152328 25	242628 25
	2/3 seulement) . . . . . 43. .	106208 34	57520 57	163728 91
	54. .	30856 55	37844 63	68701 18
	65. .	53463 94	97470 27	150934 21
	71. .	31437 27	61000 43	92437 70
	72. .	24296 »	60797 70	85093 70
	73. .	13730 »	25663 58	39393 58
	74. .	6300 »	21984 35	28284 35
		827547 05	1647655 92	2475202 97
	Le bontingent de l'arrondissement étant de			1338250 »
	L'arrondissement d'Avesnes est en avance de			1136952 97

DÉSIGNATION DES Arrondissements.	CHEMINS.	CONSTRUCTION.	ENTRETIEN.	TOTAUX.
DOUAI.	Moitié..... ...Nos 8...	6000 »	93231 31	99231 31
	..... 10...	7366 »	29732 50	37098 50
	(Construction 53/117; entretien 1/6)..13...	53413 32	23165 96	76579 28
	25...	98549 34	106882 89	205432 23
	(Moitié de l'entretien)..... ..34...	41000 »	18634 51	59634 51
	35...	15250 »	135930 »	151180 »
	47...	95750 »	33171 »	128921 »
	53...	» »	8246 »	8246 »
		317328 66	448994 17	766322 85
	Le contingent de l'arrondissement étant de...			992690 »
	L'arrondissement de Douai possède un reliquat de.....			226367 17
VALENCIENNES.	(Partie de la construction).....Nos 12...	70000 »	» »	70000 »
	(Construction 64/117; entretien 5/6).13...	64499 09	115829 82	80328 91
	21...	45215 »	86485 50	131700 50
	29...	30000 »	26004 »	56004 »
	(1/2 de l'entretien)..... ..34...	» »	18634 52	18634 52
	(3/4 construction et entretien).....45...	110145 76	88003 90	198149 66
	49...	76935 »	64477 »	141412 »
	50...	106374 89	147132 90	253507 79
	70...	81446 »	53023 80	134439 80
		584585 74	599591 44	1184177 18
	Le contingent de l'arrondissement étant de.....			1442890 »
	L'arrondissement de Valenciennes possède un reliquat de.			258712 82

ARRONDISSEMENTS.	CONTINGENTS.	DÉPENSES.	RELIQUATS.	DÉFICITS.
DUNKERQUE.....	1067440 »	1183088 70	» »	115648 70
HAZEBROUCK.....	766800 »	1661323 47	» »	894523 47
LILLE	4885990 »	2523152 18	2362837 82	» »
CAMBRAI	1235950 »	1811696 96	» »	575746 96
AVESNES.....	1338250 »	2475202 97	» »	1136952 97
DOUAI	992690 »	766322 85	226367 17	» »
VALENCIENNES	1442890 »	1184177 18	258712 82	» »
	11730010 »	11604964 31	2847917 81	2722872 10

COMPTE D'EMPLOI du fonds des cotisations communales applicables aux travaux de construction et d'entretien des chemins vicinaux de grande communication en 1868 *(Sous-Chapitre V art* 7 *du budget départemental).*

Crédit primitif, 363,931 fr., réduit, à raison des recouvrements effectués, à.	317,000 »
Report de 1867.	146 74
CRÉDIT TOTAL	317,146 74

RÉPARTITION.

NUMÉROS de classement des chemins.	CONSTRUCTION.			ENTRETIEN.	TOTAUX.
	Travaux.	Indemnités de terrains.	Totaux.		
1	»	199 99	199 99	3767 »	3966 99
3	1322 25	»	1322 25	5120 »	6442 25
4	»	»	»	1333 »	1333 »
6	»	»	»	2100 »	2100 »
7	1575 40	»	1575 40	2200 »	3775 40
8	4348 »	»	4348 »	6529 »	10877 »
9	7600 »	»	7600 »	4500 »	12100 »
10	»	»	»	2403 12	2403 12
11	1400 »	»	1400 »	5868 50	7268 50
12	»	»	»	1863 »	1863 »
13	1151 »	»	1151 »	5577 60	6728 60
14	2051 35	»	2051 35	3010 »	5061 35
15	3698 »	»	3698 »	5340 »	9038 »
16	3949 »	»	3949 »	3010 »	6959 »
17	»	»	»	2800 »	2800 »
18	560 »	»	560 »	918 42	1478 42
19	1045 14	»	1045 14	2196 05	3241 19
20	1992 56	»	1992 56	14242 08	16234 64
21	784 84	»	784 84	2334 »	3118 84
22	»	»	»	647 80	647 80
23	2000 »	»	2000 »	4525 »	6525 »
24	800 »	»	800 »	6816 78	7616 78
25	2106 74	»	2106 74	4667 32	6774 06
27	»	»	»	3558 48	3558 48
28	»	»	»	1533 47	1533 47
30	938 28	»	938 28	1221 27	2159 55
32	»	»	»	2876 06	2876 06
33	1009 45	»	1009 45	»	1009 45
34	»	»	»	3999 59	3999 59
35	2059 15	»	2059 15	5670 83	7729 98
36	1999 67	»	1999 67	4131 85	6131 52
37	»	»	»	»	»
38	3450 78	»	3450 78	4736 21	8186 99
A reporter...	45841 61	199 99	46041 60	119496 42	165538 03

NUMÉROS de classement des chemins.	CONSTRUCTION.			ENTRETIEN.	TOTAUX.
	Travaux.	Indemnités de terrains.	Totaux.		
Report....	45841 61	199 99	46041 60	119496 43	165538 03
39	3235 10	31 34	3266 44	4639 33	7905 77
40	»	»	»	1782 75	1782 75
41	3013 »	2033 82	5046 82	4518 07	9564 89
42	»	»	»	6474 55	6474 55
43	1605 74	»	1605 74	4243 90	5849 64
44	1538 05	»	1538 05	1167 »	2705 05
45	3357 62	»	3357 62	9077 77	12435 39
46	»	»	»	1600 »	1600 »
47	653 61	»	653 61	2374 25	3027 86
48	»	»	»	2055 02	2055 02
49	593 60	»	593 60	3548 83	4142 43
50	2697 73	»	2697 73	6565 24	9262 97
51	6667 »	»	6667 »	1575 46	8242 46
52	»	»	»	3648 36	3648 36
53	»	»	»	1106 26	1106 26
54	»	»	»	976 50	976 50
55	391 50	»	391 50	2005 »	2396 50
56	»	»	»	»	»
57	»	»	»	2763 12	2763 12
58	»	»	»	5333 »	5333 »
59	3207 71	»	3207 71	4176 15	7383 86
60	»	»	»	2727 46	2727 46
61	»	»	»	727 »	727 »
62	1699 58	»	1699 58	4458 80	6158 38
63	1265 23	»	1265 23	2915 92	4181 15
64	»	»	»	1577 69	1577 69
65	500 »	»	500 »	5175 02	5675 02
66	»	»	»	1406 »	1406 »
67	2513 64	»	2513 64	906 30	3419 94
68	»	»	»	»	»
69	2666 »	»	2666 »	»	2666 »
70	2392 68	»	2392 68	3516 67	5909 35
71	»	»	»	2576 35	2576 35
72	»	»	»	4754 »	4754 »
73	»	»	»	1454 63	1454 63
74	»	»	»	1184 »	1184 »
75	»	»	»	» »	» »
76	5068 »	»	5068 »	2265 86	7333 86
77	»	»	»	472 30	472 30
	88907 40	2265 15	91172 55	225244 99	316417 54
			Le crédit étant de.....		317146 74
			Il reste sans emploi.....		729 20

A inscrire au budget de report de 1869 pour les dépenses à continuer. 8

ÉTAT des cotisations communales qui ont été recouvrees et ordonnancées pour la construction et l'entretien des chemins vicinaux de grande communication depuis 1838, *première année des mises en recouvrement jusques et compris l'exercice* 1868.

1838.	»	»
1839.	96,470	09
1840.	149,079	66
1841.	462,567	98
1842.	447,821	20
1843.	258,422	30
1844.	321,445	35
1845.	220,000	»
1846.	312,400	»
1847.	296,500	»
1848.	280,000	»
1849.	280,000	»
1850.	280,000	»
1851.	471,400	»
1852.	280,000	»
1853.	349,000	»
1854.	386,000	»
1855.	368,000	»
1856.	476,000	»
1857.	428,600	»
1858.	378,400	»
1859.	365,200	»
1860.	291,600	»
1861.	267,500	»
1862.	250,000	»
1863.	250,000	»
1864.	300,000	»
1865.	341,000	»
1866.	292,000	»
1867.	339,000	»
1868.	317,000	»
	9,555,406	58

COMPTE D'EMPLOI de ce fonds jusqu'à la clôture de l'exercice 1868.

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	CONSTRUCTION.	ENTRETIEN.	TOTAUX.
Chemin N° 1...	» »	130152 91	130152 91
— 2.....	» »	118302 75	118302 75
— 3.....	2964 62	166969 86	169934 58
— 4.....	6833 09	53666 »	60499 09
— 5.....	» »	63067 83	63067 84
A REPORTER....	9794 81	532159 36	541954 17

DESIGNATION DES CHEMINS.		CONSTRUCTION.	ENTRETIEN.	TOTAUX.
Report		9794 81	532159 36	541954 17
Chemin N° 6		739 30	74511 28	75250 58
— 7		» »	65573 90	65573 90
— 8		33928 49	161883 57	195812 06
— 9		22091 »	97267 67	119358 67
— 10		8456 80	51073 71	59530 51
De Roubaix à Saint-Amand, aujourd'hui route départementale	— 11	159309 50	202007 34	361316 84
	— 12	183827 20	97072 23	280899 43
	— 12	28260 65	28327 02	56587 67
	— 13	91530 28	137648 40	229178 68
	— 14	90948 93	69472 02	160420 95
	— 15	144709 45	129966 58	274676 03
	— 16	92864 22	82613 52	175477 74
De Cassel à la frontière, aujourd'hui route départementale.	— 17	64327 25	121142 57	185469 82
	— 18	58573 79	29352 50	87926 29
	— 18	26096 97	16593 41	42690 38
	— 19	11339 37	65154 28	76493 5
	— 20	50520 99	263367 20	313888 19
	— 21	47484 11	69725 77	117209 88
	— 22	18000 »	18000 18	36000 18
	— 23	106054 50	163460 99	269515 49
	— 24	81274 42	152360 51	233634 93
	— 25	93464 »	115715 44	209179 44
	— 26	235655 13	47355 65	283010 78
	— 27	35950 16	77904 44	113854 60
	— 28	19841 80	38678 96	58520 76
	— 29	9706 14	32899 77	42605 91
	— 30	75000 »	23903 55	98903 55
	— 31	104776 25	87926 52	192702 77
	— 32	59394 87	107888 75	167283 62
	— 33	80254 41	49318 87	129573 28
	— 34	33502 »	79064 04	112566 04
	— 35	33750 »	134303 34	168053 34
	— 36	38943 02	143711 50	182654 52
	— 37	10558 30	2679 »	13237 30
	— 38	119631 »	92355 67	211986 67
	— 39	96769 85	130419 93	227189 78
	— 40	29954 70	45599 58	75554 28
	— 41	17537 74	139338 55	156876 29
	— 42	59746 34	110490 12	170236 46
	— 43	97214 64	61471 07	158685 21
De La Bassée à Estaires, aujourd'hui route départementale.	— 44	32281 48	24896 »	57177 48
	— 45	25043 93	» -	25043 93
	— 45	111898 32	128780 41	240678 73
	— 46	50960 33	33467 05	84427 38
A reporter		2801966 44	4336902 19	7138868 63

DESIGNATION DES CHEMINS.	CONSTRUCTION.	ENTRETIEN.	TOTAUX.
Report	2801966 44	4336902 19	7158868 63
Chemin N° 47	95454 12	37811 57	133265 69
— 48	20578 »	31518 52	52096 52
— 49	73619 48	59491 64	133111 12
— 50	68807 37	112490 44	181297 81
— 51	29919 20	33111 90	63031 10
— 52 . . .	» »	70033 17	70033 17
— 53 . . .	» »	19022 05	19022 05
— 54	13349 23	18732 89	32082 12
— 55	87114 47	57033 84	144148 31
— 56	» »	5955 »	5955 »
— 57	29883 39	46462 15	76345 54
— 58 . . .	43701 56	68220 33	111921 89
— 59	45838 29	95957 86	141796 15
— 60	120998 79	43456 91	164455 70
— 61	45626 92	23560 05	69186 97
— 62	34747 80	83295 19	118042 99
— 63	23848 41	46793 50	70641 91
— 64	37276 50	29003 66	66281 16
— 65	51630 47	67260 81	118891 28
— 66	451 45	33039 51	33490 96
— 67	33170 05	25566 83	58736 88
— 68	18871 51	36447 39	55318 90
— 69	48340 96	53083 56	101424 52
— 70	87371 19	53215 34	140586 53
— 71	1763 73	29070 39	30834 12
— 72 . . .	16124 20	39462 52	55586 72
— 73 . . .	6943 28	15769 54	22712 82
— 74	12650 90	11650 01	24300 91
— 75	4223 48	4522 35	8745 83
— 76	87836 76	14007 02	101843 78
— 77	2929 83	5291 47	8221 30
TOTAUX	3945037 78	5607239 60	9552277 38
Restauration des ponts d'Haumont.			2400 »
Les ressources étant de			9554677 38
			9555406 58
Il reste disponible			729 20

ÉTAT COMPARATIF, par arrondissement, avec le principal des contributions directes, des dépenses effectuées de 1860 *à* 1868, *pour grosses réparations aux chemins vicinaux de grande communication.*

Les ressources extraordinaires votées par le Conseil général pour les grosses réparations aux chemins vicinaux de grande communication, de 1860 à 1868, s'élèvent à la somme de 3,439,195 fr. 23 c. se répartissant comme suit :

(Loi du 11 juin 1859).	1860.	Sous-chapitre XXII, § 8. . .	185,000 »	531,000 »	
		— XXIII, § 1. . .	346,000 »		
Id.	1861.	— XXII. § 5. . .	170,467 50	439,467 50	
		— XXIII, § 1. . .	269,000 »		
Id.	1862.	— XXII, § 3. . .	152,851 11	409,851 11	
		— XXIII, § 1. . .	257,000 »		
Id.	1863.	— XXII, § 3. . .	190,269 36	437,858 36	
(Loi du 6 juillet 1862)		— XXII, § 5. . .	68,705 »		
Id.		— XXIII, § 1. . .	178,884 »		
(Loi du 11 juin 1859).	1864.	— XXII, § 5. . .	173,182 29	470,053 31	
(Loi du 6 juillet 1862).		— XXII, § 7. . .	1,563 02		
(Loi du 2 mai 1863).		— XXII, § 8. . .	295,308 »		
(Loi du 11 juin 1859).	1865.	— XXII, § 4. . .	18,878 70	311,254 74	
(Loi du 6 juillet 1862).		— XXII, § 6. . .	1,969 04		
(Loi du 4 mai 1864).		— XXII, § 8. . .	290,407 »		
(Loi du 11 juin 1859).	1866.	— XXII, § 4. . .	49,893 21	377,684 59	
(Loi du 6 juillet 1862).		— XXII, § 6. . .	2,147 94		
(Loi du 2 mai 1863).		— XXII, § 7. . .	8,476 71		
(Loi du 4 mai 1864).		— XXII, § 8. . .	316,566 73		
(Loi du 11 juin 1859).	1867.	— XXII, § 3. . .	36,466 48	373,916 67	
(Loi du 6 juillet 1862).		— XXII, § 6. . .	3,564 93		
(Loi du 4 mai 1864).		— XXII, § 7. . .	10,395 14		
(Loi du 9 mai 1866).		— XXII, § 11 . .	323,490 12		
		— XVIII, § 1. . .	43,595 06	88,108 95	
		— XVIII, § 6. . .	20,168 18		
(Loi du 18 juillet 1866).	1868.	— XVIII, § 7. . .	263 29		
		— XVIII, § 9. . .	11,326 01		
		— XVIII, § 12 . .	12,756 41		
				3,439,195 23	

Cette somme, répartie entre les sept arrondissements, dans la proportion de leurs quatre contributions directes, donne les résultats suivants :

Arrondissement	de Dunkerque.	312,815 »
—	d'Hazebrouck.	223,893 »
—	de Lille.	1,432,460 »
—	de Cambrai	362,676 »
—	d'Avesnes	392,926 »
—	de Douai	290,548 »
—	de Valenciennes.	423,877 »
		3,439,195 »

Les dépenses effectuées de 1860 à 1868, au moyen des ressources dont il s'agit, se répartissent comme suit :

ARRONDISSEMENT DE DUNKERQUE.

Chemin N°	1.	4,600	»	*Report*. . .		91,750	»
—	2.	»	»	Chemin N°	17.	10.500	»
—	3.	52,400	»	—	44.	»	»
—	4.	»	»	—	46.	»	»
—	11 (moitié) . . .	34,750	»	—	66.	»	»
A reporter. . .		91,750	»			102,250	»

Le contingent de l'arrondissement, basé sur la contribution, étant de. . . . . 312,815 »

L'arrondissement de Dunkerque possède un reliquat de. . . . . 210,565 »

ARRONDISSEMENT D'HAZEBROUCK.

Chemin N°	11 (moitié). . . .	34,750	»	*Report*. . .		390,732	21
—	18.	5,600	»	Chemin N°	55.	20,000	»
—	23.	199,200	»	—	56.	»	»
—	33.	15,982	21	—	57.	26,000	»
—	38.	121,600	»	—	61.	6,200	»
—	40.	13,600	»	—	62 (moitié) . . .	96,300	»
				—	67.	62,305	59
A reporter. . .		390,732	21			601,537	80

Le contingent de l'arrondissement étant de . . . . . 223,893 »

L'arrondissement d'Hazebrouck est en avance de. 377,644 80

ARRONDISSEMENT DE LILLE.

Chemin N°	5.	»	»	*Report*. . .		332,393	34
—	6.	8,000	»	Chemin N°	36.	8,000	»
—	7.	26,400	»	—	37.	»	»
—	8 (moitié). . . .	68,626	68	—	39.	214,950	»
—	9.	71,600	»	—	41.	144,600	»
—	12.	»	»	—	48.	8,000	»
—	14.	45,500	»	—	51.	19.998	94
—	19.	70,600	»	—	58.	48,200	»
—	22.	17,000	»	—	62 (moitié). . . .	96,300	»
—	30.	24,666	66	—	68.	»	»
				—	69.	6,000	»
A reporter. . .		332,393	34			878,442	28

Le contingent de l'arrondissement étant de. . . . . 1,432,460 »

L'arrondissement de Lille possède un reliquat de. 554,017 72

ARRONDISSEMENT DE CAMBRAI.

Chemin N°	15.	97,000 »		*Report* . .	271,978 54
—	16.	104,800 »	Chemin N°	59.	183,600 »
—	26.	» »	—	60.	» »
—	43 (1/3).	22,268 »	—	63.	21,000 »
—	45 (1/4).	33,699 22	—	64.	» »
—	52.	14,211 32	—	75.	» »
			—	76.	83,618 18
	A reporter . .	271,978 54			560,196 72
Le contingent de l'arrondissement étant de.					362,676 »
L'arrondissement de Cambrai est en avance de.					197,520 72

ARRONDISSEMENT D'AVESNES.

Chemin N°	20.	189,999 45		*Report* . .	344,991 »
—	24.	75,970 »	Chemin N°	42.	78,000 »
—	27.	48,621 55	—	43 (2/3).	44,532 »
—	28.	4,800 »	—	54.	» »
—	31.	» »	—	65.	80,000 »
—	32.	25,600 »	—	71.	12,157 »
			—	72.	22,720 »
	A reporter. . .	344,991 »			582,400 »
Le contingent de l'arrondissement étant de					392,926 »
L'arrondissement d'Avesnes est en avance de.					189,474 »

ARRONDISSEMENT DE DOUAI.

Chemin N°	8 (moitié)	68,626 68		*Report* . .	119,775 68
—	10.	» »	Chemin N°	34 (1/2).	33,500 »
—	13 (1/6).	18,949 »	—	35.	47,900 »
—	25.	32,200 »	—	47.	29,200 »
			—	53.	» »
	A reporter . .	119,775 68			230,375 68
Le contingent de l'arrondissement étant de.					290,548 »
L'arrondissement de Douai possède un reliquat de.					60,172 32

ARRONDISSEMENT DE VALENCIENNES.

Chemin N° 12.	»	»	*Report* . .	163,651	»
— 13 (5/6).	92,751	»	Chemin N° 45 (3/4)	101,100	78
— 21.	37,400	»	— 49.	41,900	»
— 29.	»	»	— 50.	84 900	»
— 34 (1/2)	33,500	»	— 70.	69,994	97
A reporter . .	163,651	»		461,546	75
Le contingent de l'arrondissement étant de.				423,877	»
L'arrondissement de Valenciennes possède un reliquat de				37,669	75

RÉCAPITULATION.

ARRONDISSEMENTS.	Contingents basés sur la contribution.	Dépenses effectuées	Reliquat.	Déficit.
Dunkerque. . . .	312,815 »	102,250 »	210,565 »	» »
Hazebrouck. . . .	223,893 »	601,537 80	» »	377,644 80
Lille.	1,432,460 »	878,442 28	554,017 72	» »
Cambrai.	362,676 »	560,196 72	» »	197,520 72
Avesnes	392,926 »	582,400 »	» »	189,474 »
Douai.	290,548 »	230,375 68	60,172 32	» »
Valenciennes . . .	423,877 »	461,546 75	» »	37,669 75
	3,439,195 »	3,416,749 23	824,755 04	802,309 27

ÉTAT COMPARATIF, par arrondissement, des dépenses effectuées jusqu'à la clôture de l'exercice 1868, *d'une part, pour construction et entretien des chemins vicinaux de grande communication sur le fonds subventionnel alloué à la* 4e *section du budget départemental, d'autre part, pour grosses réparations aux mêmes chemins, sur les fonds extraordinaires alloués à la* 3e *section du budget, par rapport au principal des contributions directes de chaque arrondissement.*

ARRONDISSEMENTS.	CONTINGENTS.	DÉPENSES.	RELIQUATS.	DÉFICIT.
Dunkerque. . . .	1,380,255 »	1,285,339 »	94,916 »	» »
Hazebrouck. . . .	990,693 »	2,262,861 »	» »	1,272,168 »
Lille	6,318,450 »	3,401,594 »	2,916,856 »	» »
Cambrai.	1,598,626 »	2,371,894 »	» »	773,268 »
Avesnes	1,731,176 »	3,057,603 »	» »	1,326,427 »
Douai.	1,283,238 »	996,698 »	286,540 »	» »
Valenciennes . . .	1,866,767 »	1,645,724 »	221,043 »	» »
	15,169,205 »	15,021,713 »	3,519,355 »	3,371,863 »

Chemins vicinaux d'intérêt commun et ordinaires.

J'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général le rapport de M. l'agent-voyer en chef, ceux de MM. les agents-voyers principaux et les divers documents à l'appui, concernant le service des chemins vicinaux d'intérêt commun et ordinaires.

Dépenses de l'année 1868. — Résultats.

Les ressources du service se sont élevées, pour l'année 1868, à 3,364,410 fr. 67 c. savoir: argent 2,382,494 fr. 14 c.; prestations 981,916 fr. 53 c.

Les travaux ont donné lieu à une dépense de 2,679,577 fr. 24 se répartissant ainsi qu'il suit:

	Argent.	Prestations.	Total.
Chemins d'intérêt commun	737,805 24	150,707 03	888,512 27
Chemins ordinaires	959,855 47	831,209 50	1,791,064 97
	1,697,660 71	981,916 53	2,679,577 24

Cette dépense s'applique:

Aux travaux de construction neuve pour	797,554 79
Id. grosse réparation.	215,808 09
Id. d'entretien.	1,666,214 36
Total égal	2,679,577 24

Les travaux de construction se répartissent, savoir:

	LONGUEURS CONSTRUITES		TOTAL.
	En pavage.	En empierrement.	
Chemins d'intérêt commun	12k646m.	5k784m.	18k427m.
Id. ordinaires	8.699	13.150	21.849
Ensemble.	21.345	18.934	40.276

En résumé les travaux exécutés en 1868 ont apporté à la situation de ces chemins les modifications suivantes:

SITUATION.	LONGUEUR à l'état d'entretien. Pavage.	LONGUEUR à l'état d'entretien. Empierrement.	LONGUEUR à compléter. Pavage.	LONGUEUR à compléter. Empierrement.	LONGUEUR à l'état de terrassement.	LONGUEUR à l'état de sol naturel.	LONGUEUR totale.
CHEMINS D'INTÉRÊT COMMUN.							
Au 31 décembre 1868	278k044m.	370k547m.	16k367m.	14k284m.	2k787m.	38k262m.	720k225m.
Au 31 décembre 1867.....	250.047	356.594	26.790	23.899	3.783	41.464	702.577
Différences en plus.....	27.964	13.923	»	»	»	»	17.648
Différences en moins....	»	»	10.423	9.618	0.996	3.202	»
CHEMINS ORDINAIRES.							
Au 31 décembre 1868.	764k6m.	1455k5m.	6k7m.	129k2m.	53k4m.	3490k9m.	5900k3m.
Au 31 décembre 1867.	760.0	1401.7	10.0	162.5	145.2	3339.2	5818.6
Différences en plus	4.6	53.8	»	»	»	151.7	181.7
Différences en moins....	»	»	3.3	33.3	91.8	»	»

CHEMINS D'INTÉRÊT COMMUN.

1° Chemins nouvellement classés.

Le Conseil général a prononcé le classement, dans les session de 1867 et 1868, de 16 chemins ou de parties de chemins d'intérêt commun, et a alloué des subventions pour en faciliter la construction. Plusieurs de ces chemins sont actuellement terminés; sur les autres les travaux ont été entrepris ou sont sur le point de l'être. Des crédits sont nécessaires pour assurer la continuation et l'achèvement des travaux, et pour pourvoir à l'acquittement des dernières annuités des subventions accordées en principe sur les fonds du département. Des propositions sont formulées à cet égard à la fin du présent rapport.

2° Grosses réparations.

Des subventions d'ensemble 76,868 fr. ont été allouées au budget de 1868 pour grosses réparations aux chemins N^os^ 65, de Douai à Oisy; 14, de Vendegies à Escarmain, et pour reconstruction du pont d'Hautmont sur le chemin N° 95. Les travaux concernant ce dernier chemin sont terminés, ceux du chemin N° 65 le seront très-prochainement. Ceux plus importants du chemin N° 14, ayant pour objet la substitution d'un pavage à l'empierrement, et auxquels est affectée une subvention de 62,200 fr. seront entrepris très-incessamment.

3° Entretien en 1870. Demandes de subventions.

M. l'agent-voyer en chef propose, comme les années précédentes, l'allocation de subventions pour les travaux d'entretien des chemins d'intérêt commun. Le montant de ces propositions s'élève à 147,000 fr. et s'applique à 102 chemins. Les propositions paraissant modérées, et l'intervention du département dans les dépenses ayant été admise en principe, je ne puis que donner mon adhésion. Les fonds nécessaires pour cet objet sont inscrits au projet de budget.

4° Chemins classés non encore construits.

J'ai eu l'honneur d'entretenir le Conseil général, dans ses dernières sessions, de plusieurs chemins d'intérêt commun qui, bien que classés depuis environ huit ans, n'ont cependant encore été l'objet d'aucuns travaux de construction ou d'amélioration, à raison de refus de concours ou de votes insuffisants de la part des communes intéressées. L'un de ces chemins, celui N° 89, de Bailleul au Mont-Noir, a pu être entrepris, les ressources nécessaires à sa construction ayant été assurées. Les cinq autres se trouvent toujours dans la même situation, et l'on doit y ajouter, comme offrant une situation identique les lacunes de Cysoing à Baisieux et de Seclin à Templemars, des chemins N^os^ 90 et 94.

M. l'agent-voyer en chef appelle mon attention particulière sur ces chemins et parties de chemins. La loi du 18 juillet 1868, le concours de l'État et celui si important du département, assurent l'achèvement dans un délai de dix ans de 2,200 kilomètres de chemins vicinaux ordinaires de diverses catégories, à des conditions si avantageuses pour les communes qu'elles n'ont à contribuer aux dépenses que dans la proportion d'environ 22/100, avec la faculté de se libérer dans un délai de trente ans. Les chemins d'intérêt commun peuvent être considérés comme ayant droit d'être traités à l'égal des chemins vicinaux ordinaires de première catégorie et comme devant être admis, à ce titre, aux mêmes avantages que ceux-ci. Une dépense de 438,600 fr. est à faire pour la construction des chemins et parties de chemins d'intérêt commun dont il s'agit. En en prélevant 22/100, soit 96,492 fr., représentant la part à demander aux communes, il resterait à la charge du département 78/100, soit . . . . . 342,108 »

L'administration peut déjà disposer pour pourvoir à une partie de ce contingent: 1° de fonds de l'Etat provenant des 25 millions alloués en vertu de la loi de 1862 pour l'achèvement des chemins d'intérêt commun, s'élevant à. 50,256 54

2° De la part attribuée pour le même objet, sur les fonds de l'État, en vertu de la loi du 11 juillet 1868, annuité de 1869, à. 7,545 25

Ensemble. . . . . 57,801 79 — 57,801 79

284,306 21

En admettant un délai d'environ cinq ans pour le complet achèvement des sept chemins en question, on pourrait encore y affecter cinq annuités de la subvention de l'État, promise par la loi de 1868, annuités qui peuvent être évaluées en moyenne à 9,000 fr. vu que celles de 1869 et de 1870 ont été fixées, par décrets, la première à 7,545 fr. 25, la seconde à 10,397 fr., soit 9,000 × 5. . . 45,000 »

Il resterait ainsi définitivement à fournir par le département. 239,306 21

Si l'on considère d'ailleurs que, dans les circonstances ordinaires, conformément aux précédentes, le Conseil général accorderait certainement pour la construction des chemins en question des subventions égales au tiers, à la moitié et même plus, des dépenses, soit en moyenne les deux cinquièmes, ou 175,400 fr. on est amené à reconnaître que le sacrifice exceptionnel à consentir par le département pour assurer et hâter le complet achèvement de ces chemins d'intérêt commun se réduirait en réalité à 239,306 fr. moins 175,400, soit environ 64,000 fr.

La dépense totale de 438,600 fr. qui est à faire au compte de l'État, du département et des communes, se répartit ainsi qu'il suit :

Nos des chemins.	DÉSIGNATION DES CHEMINS.	LONGUEUR totale des chemins.	LONGUEUR à construire.	DÉPENSE.
90	De Genech à Baisieux.....	9.530 m	3.012 m	85,000 »
93	De Seclin à Haubourdin.....	5.150	3.450	111,500 »
94	De Seclin à Vendeville	5.200	2.361	65,000 »
97	De Montigny à Lallaing.....	4.370	1.520	25,500 »
105	De Wallers à Hasnon	4.800	2.393	57,000 »
108	De La Madeleine à la route départementale N° 14.....	2.000	894	29,000 »
110	De Wattignies à Faches.....	3.000	1.670	65,600 »
		34.050 m	15.300 m	438,600 »

De ces sept chemins, il en est deux, ceux Nos 93, de Seclin à Haubourdin et N° 97, de Montigny à Lallaing, qui, à raison soit de leur importance, soit des votes émis par les communes intéressées, paraissent devoir obtenir la priorité d'exécution.

Pour le premier, le N° 93, la dépense évaluée à 111,500 fr., se répartirait, savoir :

Les communes, 22/100, ci	24,530 »	
L'État et le département, 78/100, ci	86,970 »	86,970 »
Total égal.	111,500 »	

Pour le second, le N° 97, la dépense étant de 25,500 serait supportée d'après les mêmes bases, savoir :

Les communes, 22/100, ci	5,610 »	
L'État et le département, 78/100, ci	19,890 »	19,890 »
Total égal.	25,500 »	

La dépense à la charge de l'État et du département serait ainsi pour les deux chemins de . . . . . 106,860 »

Et ainsi que je l'ai exposé ci-dessus, cette dépense se trouve déjà couverte par les subventions de l'État jusqu'à concurrence de. 57,801 79

Il resterait 49,058 21

auxquels il pourrait être pouvu en deux ans, au moyen :

1° Des subventions de l'État, annuités de 1870 et 1871, soit	18,000 »
2° De subventions du département, pendant les les mêmes années, d'ensemble.	31,058 21

Quant aux cinq autres des chemins dont il s'agit, l'instruction se poursuivrait sur les bases indiquées ci-dessus, et j'en soumettrais le résultat au Conseil général à sa session de 1870.

Ces dispositions me paraissant justifiées, par la situation nouvelle qu'a faite aux sept chemins en question, la loi du 18 juillet 1868, et par la raison de l'équité, je prie le Conseil général de vouloir bien les adopter.

5. Nouveaux classements. Vœux émis.

Des vœux ont été émis par les Conseils d'arrondissement pour le classement d'un certain nombre de chemins d'intérêt commun. La plupart des projets de classement n'ont pas été instruits d'une manière assez complète pour être soumis au Conseil général; les chemins susceptibles de devenir des lignes d'intérêt commun, ne peuvent manquer d'ailleurs, vu leur importance, de recevoir en peu d'années les améliorations qu'ils réclament, en vertu de la loi du 11 juillet 1868; il n'y a point inconvénient sérieux, dès lors, ce semble, à ajourner le classement de ces divers chemins, et l'ajournement paraît d'autant mieux justifié que le département est appelé à fournir pendant quelques années d'assez fortes subventions, pour l'achèvement de chemins de même catégorie classés l'an dernier, et la construction des sept autres désignés ci-dessus, classés depuis huit ans.

CHEMINS VICINAUX ORDINAIRES.

Subventions aux communes nécessiteuses.

Le Conseil général a bien voulu mettre, l'an dernier, à ma disposition une somme de 20,000 fr., pour secours aux communes nécessiteuses, soit pour leur faciliter la construction ou la réparation de chemins vicinaux de dernière catégorie, qui ne participent pas aux avantages créés par la loi du 11 juillet 1868, soit pour les mettre dans la possibilité de pourvoir à l'entretien de leurs chemins vicinaux. Je prie l'assemblée de m'accorder pour cette destination en 1870, un pareille allocation de 20,000 fr.

PERSONNEL.

Le personnel de la vicinalité a été réorganisé et augmenté, en vertu d'une décision prise par le Conseil général dans sa session de 1867. Le nombre des agents a été porté de 40 à 58, de façon à répondre d'une manière satisfaisante aux exigences du service. Le personnel peut être considéré comme suffisant, pour les besoins normaux du service, mais les circonstances toutes exceptionnelles créées par la loi du 11 juillet 1868, exigent de lui, des efforts incessants de travail, de nombreux et coûteux déplacements, et appellent légitimement la sollicitude de l'administration.

M. l'agent-voyer en chef signale spécialement cette situation à mon attention. Les développements dans lesquels il entre à cet égard, ne laissent point de doute sur l'importance, et le caractère tout exceptionnel des travaux et des frais auxquels sont assujettis les agents de son service, pour le complet accomplissement de leur mission. Et l'on ne saurait songer à faire appel, pour remédier à la situation, à des agents provisoires, si l'on considère les conditions spéciales d'instruction, d'aptitude et d'expérience exigibles en la matière. M. l'agent-voyer en chef estime donc qu'il serait équitable de tenir compte à son personnel du supplément de travaux et de frais que lui impose exceptionnellement l'exécution de la loi de 1868, et il sollicite à cet effet une allocation annuelle de 15,000 fr. dont le terme expirerait avec celui de l'achèvement du réseau vicinal, et qui serait répartie entre les agents, à titre de supplément de frais de bureau et de tournée, ou de gratifications et indemnités, en proportion de l'importance des travaux et des frais occasionnés à chacun.

Cette proposition me paraissant justifiée, je prie le Conseil général de vouloir bien l'accueillir favorablement. La dépense pourra être imputée, comme le propose M. l'Agent-Voyer en chef, sur la subvention départementale afférente aux travaux d'achèvement des chemins.

En conséquence de l'exposé qui précède, j'ai l'honneur de soumettre au Conseil général les propositions suivantes, reproduites sommairement au projet général du budget pour 1870.

I. Budget ordinaire.

SOUS-CHAPITRE V. — CHEMINS VICINAUX.

Ressources : Prélèvement sur les sept centimes spéciaux demandés pour l'exercice 1870, ci . . . . . 182,000 »

Subvention de l'État, pour l'achèvement des chemins d'intérêt commun, en vertu de la loi du 11 juillet 1868. Annuité de 1870 fixée par le décret du 31 juillet dernier, à . . . . . 10,397 »

192,397 »

Allocations proposées :

1° Article 2. — Pour subventions applicables à l'entretien de 102 chemins d'intérêt commun, conformément à la répartition du tableau ci-annexé, ci . . . 147,000 »

2° Article 3. — Subvention pour les travaux des chemins vicinaux ordinaires. 20,000 »

3° Même article. — Subvention sur les fonds de l'État, pour la construction du chemin d'intérêt commun et N° 21 de Fournes à Fromelles, ci . . . . . 10,397 »

Les subventions à fournir par le département, pour les travaux de construction des chemins d'intérêt commun, font l'objet de propositions ci-après, au budget extraordinaire.

177,397 »

II. Budget extraordinaire.

Les ressources extraordinaires votées et créditées sur les exercices 1868, et antérieurs pour le service des chemins d'intérêt commun et de débouché, présentent, d'après le compte de 1868, un excédant de 288,649 fr. 84 c., se décomposant comme suit :

SOUS-CHAPITRE XVIII.

§ 1er,	art. 6	68,868 »	
—	art. 7	24,751 61	
§ 8	art. 1er	3,985 76	288,649 84
—	art. 2	98,968 81	
§ 13	art. 1er	92,075 66	

Mais il reste à payer pour solde de subventions, régulièrement allouées, ci. . 262,098 23

Le reliquat disponible se réduit en conséquence à 26,551 61

Les dépenses extraordinaires et auxquelles le département est appelé à pourvoir, se divisent comme suit :

1° Chemins d'intérêt commun classés en 1868. — Solde des subventions.

		Montant des subventions.	A-comptes précédemment réglés.	Allocations demandées pour solde.
Chemin N°	21 de Fournes à Fromelles . . .	29,000 fr.	20,397 »	8,603 »
—	50 de Noyelles à Houplin	12,130	4,000 »	8,130 »
—	92 du Cateau à Landrecies . . .	22,400	7,000 »	15,400 »
—	71 d'Estrun à Hordain	20,000	7,000 »	13,000 »
—	112 de Roubaix à Mouscron. . . .	20,275	7,000 »	13,275 »
—	103 de Busigny à Vaux	9,000	3,634 57	5,365 43
—	104 de Felleries à Avesnes	13,500	4,500 »	9,000 »
				72,773 43

2° Chemins d'intérêt commun classés depuis 1861; à construire en 1870 et 1871 :

Chemin N° 93, de Seclin à Haubourdin. — Subvention. . . . 86,970 »

Chemin N° 97, de Montigny à Lallaing. — Subvention. . . . 19,890 »

Ensemble . . . . . 106,860 »

A déduire 1°. Fonds de l'État provenant de la loi de 1861 (25 millions), et de celle du 18 juillet 1868, annuité de 1869, ci. 57,801 79

2° Fonds de l'État, loi du 11 juillet 1868; annuités de 1870 et 1871, en moyenne. . . . . 18,000 »

75,801 79

Reste à la charge du département. 31,058 21

Payables par moitié en 1870 et 1871, ci pour 1870. . . . . 15,500 »

Total des dépenses à faire en 1870 . . . . . 88,273. 43

Je propose d'affecter au paiement de cette somme :

1° Le reliquat de l'exercice 1868, indiqué d'autre part, ci. 26,551 61

Dont :

1,800 fr. imputables sur le budget de report de 1869; 24,751 fr. 61 c., à inscrire au budget rectificatif de 1869.

2° Autre reliquat provenant de plus-value de centime, à inscrire aussi au budget rectificatif de 1869, ci 5,870 10

3° Prélèvement sur les centimes extraordinaires du budget de 1870, sous-chapitre XVIII, ci 55,851 72

Total égal 88,273 43

Cette somme serait répartie ainsi qu'il suit :

1° Sur les fonds du budget de report de 1869.			
Chemin N° 21, de Fournes à Fromelles.		1,800 »	
2° Sur les fonds du budget rectificatif de 1869 :			
Chemin N° 21 de Fournes à Fromelles	6,803 »		
— 50 de Noyelles à Houplin.	8,130 »		
— 92 du Cateau à Landrecies	15,400 »		30,621 71
— 71 d'Estrun à Hordain	288 71		
3° Sur les centimes extraordinaires, du sous-chapitre XVIII du budget de 1870.			
Chemin N° 71 d'Estrun à Hordain.	12,711 29		
— 112 de Roubaix à Mouscron.	13,275 »		
— 103 de Busigny à Vaux.	5,365 53		55,851 72
— 104 de Felleries à Avesnes	9,000 »		
— 93 de Seclin à Haubourdin.	11,500 »		
— 97 de Montigny à Hallaing.	4,000 »		
Total égal			88,273 43

Chemins d'intérêt commun N^os^ 34, 67 et 118. — Entretien. — Désignation des communes intéressées.

Aux termes de l'article 1^er^, § 7, de la loi du 18 juillet 1866, il appartient aux Conseils généraux de statuer sur la désignation des communes qui doivent concourir à l'entretien des chemins d'intérêt commun.

J'ai l'honneur de soumettre, en conséquence, à la décision du Conseil général, avec les avis des Conseils municipaux et des Conseils d'arrondissement, les propositions de MM. les Agents-voyers, relatives à la désignation des communes intéressées à l'entretien des chemins d'intérêt commun de ce département, N° 34, de Neuville à Noyelles ; N° 67, du Câteau à Saint-Souplet et à la haie Menneresse; N° 118, d'Iwuy à Cattenières.

Le premier de ces chemins, celui N° 34, se compose des deux anciens chemins N° 34, de Douchy à Noyelles et N° 104, de Neuville à Noyelles. Il vient de former une nouvelle et seule ligne, en vertu de la décision prise par le Conseil général dans sa session de 1868. Cette circonstance justifie l'opportunité de désigner les communes appelées à contribuer à l'entretien de toute la ligne.

Le chemin N° 67 n'a encore été entretenu, à frais communs, que pour sa partie anciennement construite, comprise entre Le Câteau et Saint-Souplet; la partie s'étendant de Saint-Souplet à la haie Menneresse vient d'être construite et il y a lieu de pourvoir également à son entretien. Il importe donc de désigner les communes intéressées à toute la ligne.

Le chemin N° 118 vient d'être construit. Il n'a pas encore été pourvu à son entretien à frais communs. Il importe de désigner préalablement les communes qui devront y contribuer.

Les propositions de MM. les Agents-voyers, adoptées par les Conseils d'arrondissement, se résument ainsi qu'il suit :

Chemin N° 34, de Neuville à Noyelles.

Communes intéressées.	Proportion de leur concours.
Lourches.	16
Rœulx	7
Neuville-sur-l'Escaut.	22
Douchy	9
Noyelles-sur-Selle.	15
Haspres.	6
Concours offert par la C^ie^ des mines de Douchy .	25
	100/100

Chemin N° 67, de Saint-Souplet au Câteau et à la Haie Menneresse.

Communes intéressées.	Proportion de leur concours.
Saint-Souplet	70
Saint-Benin	15
Le Câteau.	10
Busigny	5
	100/100

Chemin N° 118, d'Iwuy à Cattenières.

Communes intéressées.	Proportion de leur concours.
Iwuy.	26
Rieux.	26
Carnières.	26
Cattenières	14
Avesnes-lez-Aubert.	5
Boussières	3
	100

Les dossiers de ces trois affaires sont joints au présent rapport.

Achèvement des chemins vicinaux.

Dans sa session extraordinaire de janvier 1869, le Conseil général, vu la réduction considérable apportée par le Gouvernement au chiffre de la subvention qui avait été sollicitée sur les fonds de l'État pour l'achèvement des chemins vicinaux et voulant néanmoins maintenir dans

son intégralité l'étendue de 2,200 kilomètres du réseau à construire, a décidé, afin de combler le déficit causé par cette réduction dans les ressources créées :

1° Que les communes seraient appelées à fournir pendant 10 ans, pour compléter leur part de concours, une partie évaluée à 2,500,000 fr. de leurs prestations dans la double limite de 1/10e du montant des travaux et du quart du montant des trois journées ;

2° Que le surplus montant à 3,500,000 fr. du déficit d'environ 6 millions serait couvert au moyen d'un emprunt complémentaire à faire par les communes à la caisse des chemins vicinaux dans les conditions prévues par la loi, sauf amortissement intégral au moyen d'un nouveau secours départemental de 140,000 fr. par année, pendant 30 ans ; sous réserve, toutefois, que cette nouvelle série d'emprunts n'atteindrait le chiffre de 3,500,000 fr. que dans le cas où la part du département, dans la répartition des fonds de l'État, ne serait pas augmentée pour 1870 et les années suivantes.

J'ai appuyé très-vivement ces résolutions auprès de l'Administration supérieure en demandant que l'emprunt total des communes du département, autorisé par décret du 23 décembre 1868 jusqu'à concurrence de 19,200,000 fr., fût porté à 22,700,000 fr.

Cette demande n'a été prise en considération qu'en partie. Un décret du 31 juillet dernier, portant répartition des 200 millions d'emprunt qui peuvent être faits à la caisse des chemins vicinaux, élève la part des communes du Nord, dans ces emprunts, à 19,923,677 fr. Il en résulte une augmentation de 723,677 fr., mais elle ne saurait suffire et il y a lieu d'insister pour que l'emprunt supplémentaire de 3,500,000 fr. puisse être complété. Ce but pourra, je le pense, être facilement atteint. M. le Ministre de l'Intérieur dans sa circulaire du 31 juillet dernier, en envoi du décret de répartition précité, prévient que les chiffres d'emprunts qui y sont portés ne sont pas absolus, qu'ils ne font pas obstacle à de nouvelles demandes et qu'il a eu soin de tenir en réserve une somme de 51 millions afin de pouvoir satisfaire aux besoins qui viendraient à se produire.

J'ai, d'ailleurs, appelé les communes à voter leurs parts de l'emprunt supplémentaire et à prendre l'engagement de fournir le contingent en nature qui leur est demandé. Leurs délibérations me sont parvenues pour la plupart ; quelques-unes d'entre elles, en petit nombre, ne les ont pas produites et je les ai réclamées ; elles seront probablement toutes réunies sous peu de temps ; je les transmettrai alors à M. le Ministre de l'Intérieur et je ne doute pas qu'en présence d'un semblable faisceau de votes émis dans un même sens, l'Administration supérieure ne s'empresse d'y accéder. En attendant, je prie le Conseil général de décider que les secours promis aux communes pour l'amortissement du nouvel emprunt seront, comme ceux afférents à l'amortissement du premier, prélevés sur le produit des centimes extraordinaires à imposer chaque année pour les divers services départementaux.

Les travaux des chemins, que le Conseil général à désignés pour être construits cette année, ont été mis en adjudication et sont partout en cours d'exécution. Pour en assurer le paiement, j'ai fait verser dans les caisses municipales les parties corrrespondantes à ces travaux des subventions de l'Etat et du département; de leur côté, les communes ont, suivant mes instructions, voté la réalisation des parties d'emprunt nécessaires pour 1869 et les fonds ont été mis à leur disposition par la caisse des chemins vicinaux.

J'ai l'honneur de communiquer au Conseil général les états dressés par M. l'Agent-Voyer en Chef du département, des travaux et dépenses à faire sur les chemins dont il propose la cons-

truction en 1870. Le rapport qu'il y a joint, et que je mets également sous les yeux de l'Assemblée, contient des renseignements et des observations que je signale à son attention.

Ainsi que cela s'est pratiqué l'année dernière, j'ai fait procéder dans chaque arrondissement à l'examen et à la révision de ces états par les soins d'une commission composée de MM. les Conseillers généraux réunis sous la présidence du Sous-Préfet. Je joins au dossier les procès-verbaux des opérations de ces commissions.

Les propositions qui y sont contenues et que je propose au Conseil général d'approuver ne diffèrent de celles des agents-voyers que par des détails qui n'en modifient pas les résultats, lesquels se divisent par arrondissement comme suit ;

Avesnes.	86,811	»
Cambrai	638,250	»
Douai	416,986	»
Dunkerque	234,600	»
Hazebrouck	385,666	»
Lille.	1,115,100	»
Valenciennes	606,645	»
Total. .	3,484,058	»

Un second décret impérial en date du 31 juillet dernier, accorde au département, à titre de concours de l'État, dans les dépenses de l'achèvement des chemins vicinaux en 1870, une subvention totale de 324,878 fr. Cette allocation est supérieure de 57,843 fr. à celle qui lui a été attribuée pour 1869, mais elle ne donne qu'une satisfaction partielle aux réclamations du Conseil général et aux miennes sur l'insuffisance de la part dévolue au département dans la distribution de la première annuité des secours. Je pense qu'il y aura lieu d'insister pour que les bases de la répartition faite par quotité de centimes et qui me paraît éminemment défectueuse, soient modifiées.

La circulaire précitée de M. le Ministre de l'intérieur, en date du 31 juillet dernier, contient des instructions sur les mesures à prendre pour la répartition de la subvention de 1870 entre les communes. Je la mets sous les yeux du Conseil général. Mais les dispositions indiquées dans cette circulaire ne sont pas applicables au département du Nord, où un système tout spécial a été adopté avec l'assentiment de l'Administration supérieure. Les votes ayant été émis à l'origine par les Conseils municipaux comme par l'Assemblée départementale, pour toute la période d'exécution des travaux, la subvention de l'État et celle du département seront naturellement réparties entre les communes proportionnellement au montant des travaux à faire en 1870, dans chacune d'elles, ainsi que l'indiquent, d'ailleurs, les états indicatifs des chemins à construire, révisés par les commissions départementales d'arrondissement.

Conformément aux décisions du Conseil général, M. l'Agent-Voyer en chef du département présente un travail complet pour la répartition de la partie qui a été tenue en réserve de l'étendue du réseau subventionné, fixée à 2,200 kilomètres.

Beaucoup de communes ont élevé des réclamations soit pour obtenir des additions dans la

désignation des chemins qu'elles ont à construire, soit pour faire désigner certaines lignes en remplacement d'autres.

Ces réclamations ont été vérifiées avec soin, et il est rendu compte de l'examen de chacune d'elles dans un rapport spécial. Les résultats de ce travail sont, d'ailleurs, résumés dans un rapport d'ensemble que j'ai l'honneur de mettre sous les yeux de l'Assemblée.

M. l'Agent-Voyer en Chef explique dans ce rapport que l'étendue du réseau, d'après les votes des communes étant de 2,002 kil. 224 m., il restait en réserve 197 k. 776 m., mais que par suite de la rectification de doubles emplois et du classement de certaines lignes au rang des chemins d'intérêt commun, la longueur totale de 2002 k. 224 m. s'est trouvée réduite à 1911 k. 056 m., c'est-à-dire de 91 k. 168 m., en sorte que la réserve augmentée de ce dernier chiffre est en réalité de 288 k. 944 m.

Il fait connaître, en outre, les combinaisons qu'il a cru devoir adopter pour arriver à une répartition équitable du réseau complémentaire, dans la proportion aussi exacte que possible, des besoins réels des localités, et il établit, en résumé, ses conclusions comme suit :

	LONGUEURS.	ÉVALUATION des dépenses.
	k.	
Demandes formulées	482.057	6,458,172 »
» inadmissibles.	252.426	3,397,755 »
» à admettre.	229.631	3,060,417 »

Je ne puis que me référer à ce travail qui me paraît bien conçu et que je soumets à l'appréciation du Conseil général.

Dans un autre rapport, M. l'Agent-Voyer en Chef rend compte des demandes formées par 14 communes, à l'effet d'obtenir la substitution de pavages à des empierrements; cette mesure donnerait lieu à une dépense en plus de 482,395 fr. Je pense, comme ce chef de service, que les dépenses mises à la charge des communes sont assez peu importantes pour qu'elles puissent pourvoir par elles-mêmes à l'amélioration des conditions fixées pour la construction de leurs chemins.

Le Conseil général jugera, toutefois, de la suite qu'il y aura lieu de donner aux demandes dont il s'agit.

Je prie l'Assemblée de vouloir bien inscrire au sous-chapitre XVIII du budget de 1870, pour le service de l'achèvement des chemins vicinaux pendant cet exercice un crédit de 555,440 fr., se décomposant comme suit :

Subvention pour les travaux.	480,000 »
Secours aux communes pour l'amortissement de leurs emprunts.	75,440 »
Somme égale	555,440 »

SOUS-CHAPITRE VI.

Enfants assistés.

Le nombre des enfants assistés à la charge du département et des cinq hospices dépositaires était, au premier janvier 1868, de 793, dont 423 garçons et 370 filles.

82 garçons et 35 filles étaient conservés dans les hospices; 341 garçons et 335 filles étaient placés à la campagne.

Il a été admis, dans l'année, 383 enfants dont 201 garçons et 182 filles.

Il en est décédé 103 dont 53 garçons et 50 filles.

Il en est sorti 69 par l'effet de l'âge dont 43 garçons et 26 filles.

92 enfants ont été remis à leurs parents dont 47 garçons et 45 filles.

37 enfants, dont 18 garçons et 19 filles, ont été rapatriés en Belgique. Une fille a été renvoyée dans le département où elle avait droit à l'assistance publique,

En déduisant les radiations des restants au premier janvier 1868 et des admissions dans le courant de cette année, on constate qu'au premier janvier 1869, le département et les hospices dépositaires avaient à leur charge 874 enfants dont 463 garçons et 411 filles, soit une diminution de 10 enfants sur l'année précédente.

Cette diminution, presque insensible, ne peut être l'objet d'aucune conséquence pour le service; les vivres étaient moins chers que l'année précédente, le travail aussi ne faisait généralement pas défaut; mais, je le répète, la différence est trop insignifiante pour l'attribuer à la meilleure situation de la population laborieuse; on ne peut pas non plus attribuer cette différence à l'amélioration des mœurs; car là plupart des abandons proviennent des grands centres industriels et là on ne s'est guère aperçu encore de cette amélioration.

Le chiffre 874, indiqué ci-dessus, ne représente que les enfants âgés de moins de 12 ans qui sont à la charge du département et des hospices dépositaires; mais indépendamment de cette catégorie d'enfants, le département donne encore des secours aux enfants qui sont conservés par leurs mères et pour lesquels celles-ci reçoivent chaque mois une allocation de 10, 8 ou 6 fr.

Leur nombre s'est élevé, en 1868, à 252 dont 113 garçons et 139 filles; ils ont occasionné une dépense de 13,810 fr. Ainsi, en ajoutant le chiffre des enfants pour lesquels des secours sont accordés sur les fonds du département à celui des enfants conservés dans les hospices ou placés dans les campagnes, le nombre à la charge du budget départemental était, au premier 1869, de 1,126.

Voici comment se répartissent, entre les arrondissements, le nombre des enfants qui reçoivent des secours et le chiffre de ces secours.

	Enfants.	Secours.
Avesnes,	1	60
Cambrai,	29	1,934
Douai,	1	96
Dunkerque,	7	360
Hazebrouck,	5	258
Lille,	201	10,444
Valenciennes,	8	658
	252	13,810

Au 30 juin dernier, le nombre des enfants à la charge du département était de 854, dont 450 garçons et 404 filles.

33 garçons et 33 filles étaient conservés dans les hospices dépositaires, 416 garçons et 371 filles étaient placés à la campagne.

Les secours temporaires étaient accordés à 72 enfants dont 36 garçons et 36 filles.

Ces secours s'élevaient, à cette date, à 7,927 francs; ils se répartissaient entre les arrondissements de la manière suivante.

	Enfants.	Secours.
Avesnes.	1	60
Cambrai,	35	1,068
Douai,	2	64
Dunkerque,	8	278
Hazebrouck,	5	156
Lille,	248	5,969
Valenciennes,	9	332
	308	7,927

Lorsque les enfants ont atteint leur douzième année, ils cessent d'être à la charge du budget départemental; mais ils restent jusqu'à l'âge de 21 ans soumis à la tutelle hospitalière.

Ces enfants sont placés en apprentissage chez d'honnêtes artisans où ils apprennent un état en rapport avec leurs goûts et leur force physique. A 21 ans, ils sont tous parvenus à pouvoir subvenir honnêtement à leurs besoins.

Le nombre des enfants de 12 à 21 ans était, au premier janvier 1868, de 325 dont 191 garçons et 134 filles.

Au premier janvier 1869, ce nombre était de 337 dont 201 garçons et 136 filles,

Enfin, au 30 juin dernier, on en comptait 465, dont 314 garçons et 151 filles.

25 garçons et 23 filles étaient conservés dans les hospices dépositaires.

189 garçons et 128 filles étaient placés à la campagne.

La mortalité a été nulle en 1868 chez les pupilles de l'assistance de 12 à 21 ans, ce qui prouve les bonnes conditions de leur placement.

Mortalité.

Elle a été de 103 chez les enfants de un jour à douze ans, dont 53 garçons et 50 filles.

Cette mortalité se porte toujours chez les jeunes enfants au moment des abandons; cela résulte souvent de l'inconduite des filles-mères ou de leur misère.

Maladies des enfants.

La teigne domine toujours; mais elle est l'objet de soins efficaces dans les hospices. Le nombre des scrofuleux et des rachitiques diminue depuis quelques années, les faibles de constitution sont aussi moins nombreux; il en est de même des aveugles, des sourds-muets et des idiots.

Centres de placement.

Tous les enfants assistés appartenant au département ou qui sont soumis à la tutelle hospitalière, étaient placés en 1868 et au 30 juin dernier, dans 209 communes.

On cherche toujours à réduire ce nombre de communes dans l'intérêt d'une bonne surveillance ; mais cette réduction est fort difficile ; on est obligé, dans l'intérêt des enfants, de prendre les bons placements où on les trouve, quelles que soient les distances, quelles que soient même les difficultés pour y parvenir.

Situation des placements.

Les placements se font, depuis quelques années surtout, dans de bonnes conditions, et il est rare, dans certains centres de remarquer une différence dans les soins, quelque fois même dans les marques d'affections entre les pupilles de l'assistance et les enfants de la famille.

Placement dans les établissements spéciaux.

2 enfants seulement sont conservés à la Colonie agricole de Saint-Bernard ; il y a lieu d'espérer qu'ils pourront bientôt en sortir ; l'un des deux, d'ailleurs, vient d'obtenir son inscription au tableau d'encouragement.

4 enfants sont placés à la Colonie de Mesnil-Saint-Firmin. Leur conduite est bonne et leurs progrès sont satisfaisants,

2 filles appartenant aux hospices de Lille, sont placées dans l'établissement du Bon-Pasteur, à Saint-Omer.

4 filles appartenant à l'hospice dépositaire de Cambrai sont placées, 3 à la maison du Bon-Pasteur, à Arras, et la quatrième à Saint-Omer. Une cinquième, appartenant à l'hospice dépositaire de Douai, est placée à la maison du Bon-Pasteur, à Loos.

Leurs mauvais penchants ne permettent pas encore de les faire sortir de ces établissements.

Surveillance.

Les hospices dépositaires s'assurent, par leurs visiteurs, des soins donnés aux enfants placés sous leur tutelle. — Ces visiteurs parcourent continuellement les centres de placements, s'acquittent consciencieusement de leurs devoirs et observent ponctuellement, en ce qui les concerne les obligations qui leur sont imposées par le règlement général du 12 août 1861.

Inspecteur départemental.

M. Minart fait de fréquentes visites aux filles-mères ; il s'entoure de renseignements sur leur conduite, donne son avis sur l'accueil à donner à leurs demandes de secours, et une fois ces secours accordés, il s'assure s'ils reçoivent bien leur destination, c'est-à-dire si les enfants sont bien entourés des soins dus à leur jeune-âge.

M. Minart fait aussi des visites aux nourriciers ; il s'assure des soins donnés aux pupilles ; si ceux-ci, en âge de le faire, fréquentent assidûment les classes, s'ils assistent aux services religieux les dimanches et les jours de fêtes, enfin s'ils suivent les instructions religieuses données par MM. les curés.

Je n'ai qu'à me féliciter du zèle que M. Minart apporte dans l'exercice de ses fonctions.

J'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général le rapport que ce fonctionnaire vient de m'adresser sur la situation actuelle de ce service ; j'ai l'honneur aussi de communiquer au Conseil général les feuilles d'inspection en 1868 et en 1869, les bulletins des Comités de patronage et les États de mouvement et de dépense pendant la même période.

Comités de patronage.

Vous savez, Messieurs, que les Comités de patronage sont institués dans toutes les communes où sont placés des enfants assistés appartenant au département. Ces Comités sont appelés à exercer une grande influence sur l'avenir des pupilles de l'assistance.

En effet, Messieurs, les efforts des diverses autorités préposées à la surveillance des enfants assistés sont parfois impuissants, malgré le dévouement complet de la part des personnes qui exercent cette surveillance à un titre quelconque, et cette impuissance provient surtout de l'impossibilité d'exercer la surveillance incessante que réclame, à tous les points de vue, la situation des enfants assistés. Tel est le résultat qu'on a cherché à obtenir par l'institution des Comités de patronage. On a voulu placer à côté même de l'enfant et sous les yeux du nourricier et du patron, une surveillance qui s'exerce à toute heure et qui satisfasse à tous les intérêts.

Je n'ai généralement qu'à me louer du concours des Comités de patronage; quelques arrondissements se distinguent sous ce rapport, quelques autres, je l'espère, nous accorderont un concours plus actif. — Je ne négligerai rien, dans l'intérêt surtout des pupilles de l'assistance, pour faire appel, le cas échéant, à la sollicitude des personnes charitables qui s'intéressent au sort des malheureux, notamment des orphelins.

Instruction.

Je tiens essentiellement à ce que les enfants assistés fréquentent les salles d'asiles et les écoles communales.

Sur le désir qu'en avait manifesté le Conseil général, l'un de mes prédécesseurs a fait une obligation aux instituteurs et aux institutrices de joindre, chaque trimestre, aux bulletins des comités de patronage, un devoir de chaque élève; quelques-uns, et c'est le plus petit nombre, ont tenu compte de cette obligation, d'autres y ont répondu imparfaitement ou n'y ont pas du tout répondu. Cette obligation étant précieuse pour l'avenir des enfants, un rappel sera fait à chaque trimestre aux instituteurs et aux institutrices qui n'en tiendront pas compte et des dispositions seront prises pour s'assurer que les devoirs envoyés seront bien ceux des élèves eux-mêmes.

Instruction religieuse.

Il résulte, tant du rapport de M. Minart que des bulletins des Comités de patronage, que tous les pupilles assistent régulièrement aux services religieux les dimanches et les jours de fêtes conservées, et que ces enfants suivent assiduement les instructions qui sont données par MM. les curés.

Apprentissage.

Des soins tout particuliers sont apportés dans le placement des pupilles en âge d'apprendre un état. — Ces jeunes gens ne sont généralement placés que dans des familles honnêtes, à même de leur donner de bons principes et de les faire parvenir, à leur majorité, à une position qui les mette à l'abri du besoin.

Mon intention est de tenter une amélioration, celle de faire accorder à l'apprenti vers l'âge de 18 ans un petit salaire qui serait, en partie, placé à la Caisse d'épargne pour lui constituer un petit capital à sa majorité.

Service médical.

Les médecins des Bureaux de bienfaisance doivent visiter les enfants, régulièrement une fois par mois, et plus souvent en cas de maladie. Depuis la dernière session, il n'est parvenu aucune plainte sur cette partie du service. Généralement, d'ailleurs, on n'a qu'à se féliciter du concours généreux de MM. les Médecins.

Les rapports antérieurs vous l'ont déjà fait connaître, Messieurs, lorsque des enfants paraissent devenir maladifs et, par conséquent, devoir nécessiter des soins spéciaux, on les fait revenir dans les hospices dépositaires et ils y sont conservés jusqu'à leur complète guérison.

Enfants conservés dans les hospices.

La cherté des vivres dans ces dernières années, rendait les placements fort difficiles; parce qu'en effet l'ancien tarif ne donnait pas un prix de pension suffisamment rémunérateur. Actuellement, il est rare de ne pas trouver immédiatement des placements pour les enfants valides. Ceux qui sont conservés dans les hospices le sont généralement pour infirmités, et fort heurensement pour ces pauvres enfants, depuis quelques années, grâce aux nombreux soins dont ils sont l'objet, le nombre et la gravité de ces infirmités disparaissent d'une manière sensible.

Mariage des filles-mères.

Aux termes de l'article 8 de l'arrêté de l'un de mes prédécesseurs, en date du 4 mai 1863, la mère qui, pendant la durée des secours temporaires, contracte mariage dans les conditions déterminées par l'article 331 du Code Napoléon, peut obtenir une allocation de 100 francs qui lui est payée sur la production d'une expédition de l'acte de mariage constatant la reconnaissance du père.

En 1868, huit allocations ont été accordées.

Le même nombre a été accordé pour les mariages qui ont eu lieu dans les six premiers mois de 1869.

Récompenses données aux Nourriciers.

Aux termes de l'article 8 de l'arrêté du 30 ventôse an V et de l'article 33 du règlement général du 12 août 1861, les nourriciers qui, ayant reçu un enfant à une époque voisine de la naissance, l'ont bien soigné jusqu'à 12 ans et préservé jusqu'à cet âge d'accidents imputables au défaut de soins, lui ont procuré le bienfait de l'instruction primaire et fait faire sa première communion, peuvent recevoir une indemnité de 50 francs.

Deux récompenses ont été accordées en 1868.

Deux aussi ont été accordées dans les six premiers mois de 1869.

Infanticides. Avortements.

Il y a eu, en 1868, deux accusations d'infanticides; il en est résulté une condamnation et un acquittement.

Dans le premier semestre 1869, il y a eu une accusation qui a été l'objet d'une condamnation.

En ladite année 1868, il y a eu aussi une accusation d'avortement qui a été l'objet d'une condamnation.

En 1869, il n'a été accusé aucun avortement.

Il y a eu un cas d'abandon d'enfant dans un endroit isolé; la mère de l'enfant, belge d'origine, et qui était venue de la Belgique pour faire cet abandon, a été condamnée à quinze mois de prison par le tribunal correctionnel de Lille.

Service de Maternité.

Il y a, dans chaque hospice dépositaire, un service de maternité qui se trouve dans de bonnes conditions.

Cambrai. — Ce service se fait à l'hôpital par un chirurgien, une sage-femme, une sœur de service et une infirmière.

Cinq lits sont affectés à ce service.

On a admis en 1868, 14 sujets, 2 sont sortis avant leur délivrance. On a constaté 8 accouchements faits avec succès et 4 malheureux. Il n'y a eu acun cas de mortalité. L'un des enfants provenant des ces accouchements, est resté à la charge du département.

La dépense de ce service s'est élevée à 991 fr. 21 cent.

Douai. — Le service est confié à un chirurgien-accoucheur, à une sage-femme et à une infirmière.

Il restait au premier janvier 1868, 2 sujets ; il en a été admis dans l'année 75 ; il en est sorti 50 après délivrance, un est décédé, 19 sont sortis volontairement ; il en restait, par conséquent, au premier janvier 1869, sept.

Il a été fait 46 accouchements avec succès ; il y en a eu 4 de malheureux ; un seul a occasionné un décès.

Aucun enfant de la maternité n'est resté à la charge du département.

La dépense s'est élevée à 1,200 fr. environ.

Dunkerque. — Le service est confié à 2 sages-femmes qui sont aidées, au besoin, par le médecin de l'hospice — Ces sages-femmes ne sont pas attachées à la maternité ; elles sont rétribuées par la ville pour l'accouchement des indigentes à domicile, et elles sont, en même temps, chargées du service de la maternité sans rétribution supplémentaire.

32 sujets ont été admis en 1868 ; 31 accouchements ont été faits avec succès, un accouchement a été malheureux, on a constaté un décès ; un enfant est resté à la charge du département.

Il n'est fait aucun relevé des dépenses spéciales à la maternité.

Lille. — Le service de la maternité est très-important et il est fait dans les conditions les plus satisfaisantes.

Le personnel se compose d'un professeur de l'École de médecine, d'un élève en médecine, d'un élève en médecine et en chirurgie, d'une sœur hospitalière et de deux infirmières.

On compte 12 lits pour les femmes enceintes, 14 pour les femmes accouchées et 12 berceaux pour les enfants.

En 1868, il est entré à la maternité 412 femmes ; il en est sorti avant la fin de leur grossesse 80 ; il en restait non accouchées, au 31 décembre 1868, 14, de sorte que les accouchements se sont élevés à 318.

Ces accouchements se décomposent comme il suit :

Accouchements heureux dont un jumellaire	308
Accouchements suivis de la mort des mères	10
Total	318

47 enfants provenant de la maternité sont restés à la charge du département.

La dépense de ce service s'est élevée à 11,697 fr. 99 cent.

Valenciennes. — Le personnel se compose d'un chirurgien de l'Hôtel-Dieu, — 23 lits sont affectés à ce service.

27 sujets ont été admis en 1868 ; tous les accouchements ont été heureux ; aucun enfant n'est resté à la charge du département.

Secours temporaires. Leur maintien.

La multiplicité des demandes de secours aux filles-mères a porté mon prédécesseur à demander l'avis des Commissions administratives des hospices dépositaires sur le maintien ou la réduction de ces secours. Ces commissions sont d'avis que ces secours soient maintenus. — Voici ces avis.

Cambrai. — La Commission administrative n'a pas cessé de considérer ces secours comme un moyen de diminuer les abandons et elle persiste à croire qu'ils seraient plus efficaces encore s'ils étaient plus élevés et s'ils duraient plus longtemps.

Loin de s'effrayer des demandes qui se multiplient, elle les considère comme une preuve de l'attachement des mères pour leurs enfants, et elle pense que rien n'est plus propre à les ramener dans le sentier du devoir.

Douai. — N'a pas donné d'avis.

Dunkerque. — N'a pas donné d'avis, en raison du petit nombre des filles-mères secourues dans cet arrondissement.

Lille. — La Commission ne croit pas qu'il y ait lieu de modifier le régime actuel; elle ajoute que la création des secours temporaires n'a pas eu pour but d'empêcher l'inconduite, mais bien les abandons d'enfants. Si l'on examine, ajoute aussi la Commission, le côté financier de la question, l'on remarque que pour l'enfant de 1 à 4 ans, le secours mensuel varie entre 6 et 10 francs, tandis que si cet enfant était abandonné, le département paierait chaque mois, 14, 12, 11 et 10 francs, selon que l'enfant serait dans la première. la seconde, la troisième ou la quatrième année.

Au double point de vue moral et financier, l'Administration des hospices de Lille pense donc que le département a intérêt à maintenir la délivrance du secours temporaire.

Valenciennes. — La Commission administrative est unanimement d'avis qu'il faut persévérer dans le système des secours temporaires.

En résumé, Messieurs, le service des enfants assistés se trouve dans de très-bonnes conditions, et rien ne sera négligé en ce qui me concerne, pour saisir toutes les occasions qui donneraient lieu à des améliorations.

Les dépenses de ce service se sont élevées en 1868, à	105,898	78
Les ressources prévues ne s'étant élevées qu'à	84,548	39
Il en résulte un déficit de	21,350	39

Que je propose d'inscrire au budget supplétif de 1869.

Nouvelle organisation du service quant aux dépenses; prévisions budgétaires. de 1870.

Aux termes des dispositions de la loi du 5 mai 1869 sur les dépenses du service des enfants assistés, ces dépenses se divisent en : Dépenses intérieures, dépenses extérieures, dépenses d'inspection et de surveillance.

Les dépenses intérieures comprennent.

1° Les frais occasionnés par le séjour des enfants à l'hospice; 2° les dépenses de nourrices sédentaires; 3° les layettes.

Les dépenses extérieures comprennent :

1° Les secours temporaires destinés à prévenir ou à faire cesser les abandons,

2° Le prix de pension et les allocations règlementaires ou exceptionnelles concernant les enfants placés à la campagne ou dans les établissements spéciaux, les primes au nourriciers ; les frais d'école, s'il y a lieu, et les fournitures scolaires ;

3° Les frais de vêtures ;

4° Les frais de placement, soit des nourrices, soit des enfants et, au besoin, les frais relatifs à l'engagement des nourrices ;

5° Les registres et imprimés de toute nature, les frais de livrets et les signes de reconnaissance établis par les règlements ;

6° Les frais de maladie et d'inhumation des enfants placés en nourrice ou en apprentissage.

Les dépenses d'inspection comprennent les traitements et frais de tournées des Inspecteurs et Sous-Inspecteurs, et généralement les frais occasionnés par la surveillance du service.

Les dépenses intérieures et extérieures sont payées, dans chaque département, sur :

1° Le produit des fondations, dons et legs spéciaux faits à tous les hospices du département au profit des enfants assistés ;

2° Le produit des amendes de police correctionnelle ;

3° Le budget départemental ;

4° Le contingent des communes.

Ce contingent est réglé chaque année par le Conseil général ; il ne peut excéder le cinquième des dépenses extérieures.

La subvention de l'État égale au cinquième des dépenses intérieures.

Les frais d'inspection et de surveillance sont à la charge de l'État.

C'est en vertu de ces nouvelles dispositions que j'ai l'honneur de proposer au Conseil général de voter les recettes et les dépenses du service des enfants assistés pour 1870, de la manière suivante :

Dépenses extérieures.

900 enfants sur une dépense moyenne annuelle de 107 fr.	96,300	»
Secours temporaires.	12,000	»
(160 enfants, environ, recevant annuellement une somme approximative de 90 à 96 francs).		
	108,300	»
Les dépenses intérieures se sont élevées, en 1868, 47,044 fr. 37 cent.		
Le nombre croissant des enfants porte à présumer une dépense pour 1870 de	54,000	»
Total	162,300	»

Il y a à déduire de cette somme :

1° 1/5 des communes sur les dépenses extérieures. . . .	21,660	»	
2° 1/5 de l'État sur les dépenses intérieures.	10,800	»	41,460 »
3° Amendes de police correctionnelle (tiers).	9,000	»	
Reste net à la charge du département			120,840 »

J'ai l'honneur, ainsi qu'il est indiqué ci-dessus, de proposer au Conseil général de fixer, comme les années précédentes, le contingent des communes au cinquième des dépenses extérieures, et d'appeler à répondre à ce contingent les communes qui ont 8,000 fr. de revenus ordinaires.

Enfants assistés. — Inspection.

Aux termes de l'article 6 de la loi du 5 mai 1869, les frais d'inspection et de surveillance du service des enfants assistés sont à la charge de l'État.

Les instructions de S. Exc. le Ministre de l'Intérieur, en date du 3 août 1868, font connaître à MM. les Préfets qu'en attendant que le personnel de l'inspection soit organisé en exécution de la nouvelle loi, les émoluments des Inspecteurs devront rester les mêmes et qu'ils devront être reproduits pour leur quotité actuelle dans les prévisions de 1870 et que les départements seront appelés à en faire l'avance ; car, ainsi que le dit Son Excellence, ce ne sera qu'au budget rectificatif de l'exercice prochain, et, par conséquent, dans sept ou huit mois au plus tôt que les crédits nécessaires seront mis à sa disposition.

En conséquence, j'ai l'honneur de proposer d'inscrire au budget de 1870 les mêmes allocations que pour les années précédentes :

M. Minart, inspecteur départemental	4,200	francs.
M. Lober, inspecteur départemental adjoint. . . .	600	—

Ces allocations, formant une somme totale de 4,800 fr., sont portées en recette au même budget, ainsi que le recommandent les instructions ministérielles précitées.

Enfants assistés. — Frais de séjour et dépenses de layettes.

Aux termes du paragraphe final de l'article 5 de la loi du 5 mai 1869, le tarif des frais de séjour est réglé tous les cinq ans par un arrêté du Préfet, sur la propositon des Commissions administratives des Hospices dépositaires et après avis du Conseil général du département. Il en est de même du prix des layettes.

J'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général les propositions qui m'ont été faites à cet égard par les cinq hospices dépositaires, ainsi que le tarif actuel :

Cambrai. — La Commission administrative propose des prix supérieurs à ceux du tarif actuel et indique comme prix de journée 1 fr. 70 c.

Douai. — La Commission administrative trouve suffisante la composition des layettes et vêtures déterminée par règlement général du 12 août 1861. Seulement, elle propose une augmentation quant à la valeur des objets, par suite de l'augmentation de la main-d'œuvre pour la confection des effets depuis 1861 ; elle propose aussi d'ajouter quelques objets de literie. Cette augmentation, qui n'ajouterait guère aux dépenses, me paraît susceptible d'être adoptée.

Le prix de journée serait de 0,60 c.

Dunkerque. — L'hospice de Dunkerque propose une composition de layettes et vêtures qui a beaucoup de rapport avec la composition actuelle.

Le prix de journée serait de 0,50 c.

Lille. — La Commission administrative est d'avis qu'il ne soit rien changé à la composition actuelle des layettes et des vêtures.

Elle fixe le prix de journée à 0,75 cent.

Valenciennes. — Les hospices proposent une nouvelle composition des layettes.

Le prix de journée est fixé à 0,75 cent.

Aux termes des instructions, le taux du prix de journée devrait varier de 0,60 à 0,75 cent.

Je vous prie, Messieurs, de vouloir bien examiner ces propositions et de me donner votre avis sur celles qui devront être adoptées de préférence ou sur la moyenne à établir.

Vous voudrez bien surtout aussi, Messieurs, me donner votre avis sur la fixation des prix de journée en tenant compte, autant que possible, des limites recommandées par les instructions.

SOUS-CHAPITRE VII.

Aliénés indigents.

1° *Compte de* 1868.

Les dépenses d'entretien et de traitement des aliénés indigents à la charge du département du Nord, pendant l'année 1868, ont été réglées comme ci-après :

1° Pensions dans les asiles publics d'Armentières et de Bailleul		330,391 »
2° Frais de séjour temporaire dans les hospices, de transport et de conduite .		13,996 91
Total		344,387 91
A déduire :		
Fonds fournis par les familles.	19,269 04	122,587 66
Id. par les communes	103,318 62	
Reste à la charge du département		221,800 25
Il a été payé sur le crédit ouvert au sous-chapitre VII du budget de 1868. . .		197,745 »
Il reste donc à pourvoir à un déficit de . .		24,055 25

divisé comme il suit :

Asile d'Armentières, solde des pensions du 4e trimestre de 1868.	8,627 66
Asile de Bailleul, id. id.	10,736 64
Divers. — Séjour temporaire et transport	4,690 95
Total	24,055 25

J'ai l'honneur de proposer au Conseil d'inscrire un crédit de 20,347 fr. 44 c. au sous-chapitre de l'arriéré du budget de 1869 et le complément (3,707 fr. 81 c.) au budget de 1870.

2° *Situation des dépenses de* 1869.

Les dépenses d'entretien des six premiers mois ont été comme suit :

Asile d'Armentières.. . .	1er trimestre.	22,608 55
	2e trimestre.	22,842 61
Asile de Bailleul	1er trimestre.	30,906 45
	2e trimestre.	32,246 »
Total		108,603 61

Ces dépenses présentent sur celles des six mois correspondants de 1868 une augmentation de 7,456 fr. 94 c.

3° *Prévisions pour* 1870.

Le nombre des aliénés à la charge du département était, au 1er juillet 1869, savoir :

1° Dans l'asile d'Armentières, de	393
2° Dans l'asile de Bailleul, de.	544
Total	937

Les prévisions du budget de 1870 ont été établies sur un nombre moyen de 937 aliénés.

La dépense qu'occasionneront ces aliénés, à raison de 365 fr., s'élèvera à. .	342,005 »	
Dont il faudra déduire :		
1° Les fonds qui seront fournis par quelques familles et qu'on peut évaluer, d'après les résultats de l'exercice 1868, à . . . . . 20,000 »		
2° La quote-part des communes, estimée d'après le même compte à. . . . . 103,000 »		123,000 »
Reste		219,005 »

à la charge du département.

A ajouter pour les frais de transport, de conduite, de nourriture en route et de séjour temporaire dans les hospices ou asiles d'aliénés des autres départements, en raison des dépenses faites en 1868, et pour éviter tout nouveau mécompte, une somme de	11,600 »
Total du crédit à porter au sous-chapitre VII du budget de 1870 .	230,605 »

Toutefois, vous voudrez bien remarquer, Messieurs, que ce dernier chiffre est basé sur le prix actuel des pensions et que, dans le cas où l'augmentation demandée par l'asile d'Armentières serait favorablement accueillie, demande qui fait l'objet d'un rapport spécial, il y aurait lieu de le porter à 250,605 fr. En prévision d'une *augmentation* de 10 c. seulement, j'ai inscrit au budget, dans mes propositions, un crédit de 240,605 fr.

Le Conseil général est appelé chaque année à donner son avis sur la proportion du concours des communes. Je lui propose de la maintenir comme il suit :

	dangereux.	non-dangereux.
1° Communes de 100,000 francs de revenus et au-dessus . .	40 p. °/°	50 p. °/₀
2° Id. de 50,000 à 100,000 francs	32	40
3° Id. de 20,000 à 50,000 francs	26	32
4° Id. de 5,000 à 20,000 francs	20	26
5° Id. de 1,000 à 5,000 francs.	16	20
6° Id. au-dessous de 1,000 francs.	13	16

J'estime enfin qu'il y a lieu de fixer à 150, comme les années précédentes, le nombre des places qui seront réservées dans chacun des asiles de Bailleul et d'Armentières, pour les aliénés non-dangereux.

EXERCICE 1868.

TABLEAU du mouvement des aliénés indigents, des dépenses qu'ils ont occasionnées et des ressources qui ont couvert ces dépenses.

	NOMBRE DES ALIÉNÉS INDIGENTS.						DÉPENSE TOTALE.	NATURE DES RESSOURCES qui ont couvert les DÉPENSES.	SOMMES.	EXCÉDANT ou déficit.
	Existants au 1er janvier 1868.	Admis pendant l'année	SORTIS			Restant au 1er janvier 1869.				
			Guéris.	Pour autres causes.	Décédés.					
Hommes. .	389	154	53	26	57	407	344,387 91	1° Par les aliénés ou leurs familles.	19,269 04	
								2° Par les hospices. . .	» »	Déficit (*).
								3° Par les communes. .	103,318 62	24,055 25
Femmes. .	483	105	25	4	28	531		4° Par le département. .	197,745 »	
								Total . . .	320,332 66	

(*) Ce déficit fait l'objet d'une demande de crédits aux budgets départementaux de 1869 et de 1870.

Asile d'Armentières. — Aliénés indigents. — Augmentation du prix de journée.

J'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général un rapport que vient de m'adresser M. le Directeur de l'asile d'aliénés d'Armentières, à l'effet d'obtenir que le prix de journée des aliénés indigents placés dans cet établissement par le département du Nord soit porté de 1 fr. à 1 fr. 20 c.

Cette augmentation est recommandée depuis quelques années par Son Exc. le Ministre de l'Intérieur ; mais pour concilier les intérêts de l'asile avec ceux du département, des communes et des familles, j'ai pensé qu'une augmentation de 0,10 c. serait déjà une certaine satisfaction donnée pour 1870. — S'il est reconnu que cette augmentation est tout à fait insuffisante, j'aurai l'honneur de faire de nouvelles propositions au Conseil général dans sa session de 1870.

Cette augmentation de 0,10 c. par jour calculée sur un nombre de 400 malades se répartit de la manière suivante entre le département, les communes et les familles.

Département, à raison de	.64 %.	9,344 »
Communes.	.28 %.	4,088 »
Familles.	8 %.	1,168 »
	100	14,600 »

Aliénés. — Statistique de 1868.

J'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général :

1° La statistique administrative et médicale qui a été dressée par les Directeurs et Médecins des asiles publics d'Armentières et de Bailleul, ainsi que par le médecin de l'asile privé de Lommelet ;

2° Le tableau du mouvement, pendant l'année 1868, des personnes traitées dans les établissements avec l'indication des causes d'aliénation mentale et des professions des malades.

Il résulte de ce dernier tableau qu'au 1er janvier 1868, le nombre des aliénés des deux sexes était de 1841

Qu'il en est entré pendant l'année 480

Total. . . . 2321

Il en est sorti par guérison, transfèrement ou autres causes. 219
Par décès . . . . . 186 } 405

Il restait par conséquent au 31 décembre 1868. 1916

Différence en plus sur l'année précédente 75

Le chiffre de 1916 se répartit entre les asiles comme suit :

Asile d'Armentières (hommes). 594
Asile de Bailleul (femmes). 747
Asile de Lommelet (hommes). 575

Nombre égal. . . . 1916

Les sorties par guérison, transfèrement ou autres causes ont été :

A Armentières de 104, ce qui, par rapport au chiffre de la population pendant l'année, soit . . . . . 780 donne une moyenne de 13.33
A Bailleul, de 63 sur . . . . 856 id. 7.35
A Lommelet, de 52 sur . . . . 685 id. 7.59

Total. . . . 2321

La moyenne pour les trois asiles a été de. 9.42

Les 186 décès se répartissent comme suit :

Armentières 82, moyenne par rapport à la population pendant l'année. . 10.51
Bailleul 46, id. id. 5.37
Lommelet 58, id. id. 8.46
Moyenne pour les trois asiles. 8.11

Parmi les 2321 aliénés qui ont été traités pendant 1868, 1357 appartenaient au département du Nord :

549 hommes, à Armentières ;
703 femmes, à Bailleul ;
105 hommes, à Lommelet.

Total. . 1357

SOUS-CHAPITRE VIII.

Assistance publique.

Secours de route et moyens de transport aux voyageurs indigents.

Les avances faites pour frais de transport et de secours de route aux voyageurs indigents se sont élevées en 1868 à 764 96

Savoir :

Secours de route	317 82
Moyens de transport en voiture ou par les voies rapides	447 14
Total égal	764 96

Par suite des dispositions des circulaires de M. le Ministre de l'Intérieur des 8 décembre 1865 et 1er mai 1867, sur la somme de 447 fr. 14 c., celle de 356 fr. 57 c., dont le département du Nord avait fait l'avance, lui a été remboursée par les départements traversés; de sorte qu'en réalité, la dépense pour les frais de transport s'est trouvée réduite à 90 fr. 57 c. et la dépense totale à 408 fr. 39 c.

Afin d'assurer les besoins du service en 1870, j'ai l'honneur de proposer au Conseil général de vouloir bien maintenir au budget le crédit de 1,000 fr. égal à celui voté pour les années précédentes.

Vaccine.

J'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général l'état numérique des vaccinations constatées dans le département du Nord pendant l'année 1868.

Il résulte de cet état que le nombre des naissances de l'année a été de.	46,248
et que le chiffre des vaccinations relevées sur les documents parvenus à l'Administration a été de.	31,228
En 1867, sur un chiffre de naissance de.	46,293
il avait été relevé un nombre de vaccinations de.	30,168
C'est donc pour 1868, une augmentation de	1,060

Cette situation est satisfaisante, et je suis heureux de la signaler au Conseil général.

Les vaccinateurs qui ont montré le plus de dévouement dans l'accomplissement de leur mission, sont :

M. Legrain, Hyacinthe, officier de santé à Lille.	584	vaccinations.
Dame Desplanque-Dumoulin, Constance, sage-femme à Tourcoing .	557	id.
Dame Wuylstèke-Vermandère, sage-femme à Roubaix.	500	id.
Dame veuve Lavabre-Duchâtel, sage-femme à Lille	466	id.
M. Perriquet, Camille, docteur en médecine à Anzin.	433	id.
M. Faucon, Frédéric, docteur en médecine à Dunkerque.	426	id.
Dufloer-Vanlerberghe, officier de santé à Bailleul.	384	id.

J'ai signalé ces zélés vaccinateurs à M. le Ministre de l'Agriculture et du Commerce, et je les comprendrai dans la répartition des récompenses qui seront prochainement accordées sur les fonds départementaux.

Le Conseil général alloue chaque année un crédit de 2,400 fr. pour le service de la vaccine.

J'ai l'honneur de proposer l'inscription de la même somme au budget départemental de 1870.

Dans le but de propager la pratique de la vaccine, le Conseil d'arrondissement d'Hazebrouck émet le vœu qu'il soit formellement interdit aux instituteurs, institutrices et directrices de salles d'asile, d'admettre dans leurs classes des enfants qui ne seraient pas munis d'un certificat de médecin constatant qu'ils ont été vaccinés.

Déjà, l'Administration a donné satisfaction à ce vœu en prescrivant, par un arrêté du 17 mars 1858, de n'admettre dans les écoles que des enfants porteurs de certificats de vaccination.

Je rappellerai les dispositions de cet arrêté lors des publications pour la vaccination en 1870.

Sociétés de charité maternelle.

J'ai l'honneur de communiquer au Conseil général les comptes-rendus pour 1868 par les Sociétés de charité maternelle de Lille, Douai et Valenciennes.

Il résulte de ces comptes que les Sociétés ont secouru l'année dernière :

Lille,	1,023	femmes ayant obtenu :		34,905 75
Douai,	117	—	—	3,099 50
Valenciennes,	180	—	—	3,979 15
	1,320			41,984 40

Ces chiffres sont le meilleur témoignage de l'importance qu'ont acquise les Sociétés maternelles de Lille, Douai et Valenciennes, et des bienfaits multipliés qu'elles répandent autour d'elles. Grâce à l'esprit de charité et au dévouement des Dames administrantes, bien des misères sont soulagées, bien des privations sont épargnées dans des familles laborieuses et dignes d'intérêt.

Pour continuer leur œuvre de bienfaisance, les Sociétés font un nouvel appel à la sollicitude du Conseil général. Leurs demandes me paraissent devoir être admises et j'ai l'honneur de proposer au Conseil général de maintenir au budget départemental de 1870 le crédit annuel de 2,000 fr. à répartir comme suit :

1,000 fr. à la Société de charité maternelle de Lille.
500 fr. à celle de Douai.
500 fr. à celle de Valenciennes.

Sociétés de secours mutuels.

Comme les années précédentes, j'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général, un exemplaire du dernier rapport présenté à l'Empereur par la Commission supérieure d'en-

couragement, sur la situation des Sociétés de secours mutuels. Le département du Nord y tient toujours un des premiers rangs.

Au 1er janvier 1869, le département comptait 194 *Sociétés approuvées*, présentant les résultats suivants :

ARRONDISSEMENTS.	Nombre de Sociétés.	NOMBRE DE Membres honoraires.	NOMBRE DE Membres participants. Hommes.	NOMBRE DE Membres participants. Femmes.	Secours accordés aux malades.	Honoraires des médecins.	Frais pharmaceutiques.
Avesnes.	4	191	537	38	3,560 55	1,451 70	966 93
Cambrai	6	433	633	11	3,193 25	1,710 35	2,602 90
Douai.	9	550	1,522	986	8,463 10	3,391 50	5,674 15
Dunkerque	5	375	1,359	3	7,977 »	1,996 »	1,999 47
Hazebrouck	21	1,007	2,885	33	13,680 75	3,034 43	3,816 57
Lille	132	3,376	17,576	1,487	125,641 74	24,444 15	22,496 71
Valenciennes.	17	941	4,249	188	24,919 35	3,046 28	4,021 07
Situation au 31 décembre 1868	194	6,873	28,761	2,746	187,435 74	39,074 41	41,577 80
Situation au 31 décembre 1867	188	6,659	28,662	2,866	179,179 78	40,771 83	39,257 19
Augmentation pendant l'année 1868	6	214	99	»	8,255 96	» »	2,320 61
Diminution d°	»	»	»	120	» »	1,697 42	» »

Les 194 *Sociétés approuvées* ont ainsi dépensé, en 1868, pour secours, honoraires de médecins et frais pharmaceutiques, une somme de 268,087 95

Si l'on y ajoute les dépenses faites par les *Sociétés non approuvées*, au nombre de 172, et qui se sont élevées à 122,343 99

On a, pour les 366 Sociétés existant dans le département, un total de . . . 390,431 94

Malgré l'importance des secours distribués par les *Sociétés approuvées*, leurs réserves, qui étaient à la fin de 1867 de 927,657 fr. 51 c., se sont encore accrues dans une notable proportion.

Elles s'élevaient, au 31 décembre 1868, à

SAVOIR :

En capitaux placés	Fr.	411,524 52
A la caisse des retraites, y compris les subventions de l'État .		668,881 39
Ensemble		1,080,405 91
Chiffre au 31 décembre 1867		927,657 51
Augmentation pour l'année		152,748 40

Je crois utile d'ajouter aux indications qui précèdent que depuis le 1er janvier dernier, 9 nouvelles Sociétés ont été créées à Tourcoing, Roubaix, Loos, Allennes-lez-Marais et Ennetières-en-Weppes.

Comme on le voit, la situation est très-satisfaisante et tout donne lieu d'espérer que l'œuvre de la mutualité, appréciée de plus en plus par les populations continuera sa marche ascensionnelle.

J'ai reçu de M. Ducrocq, inspecteur général des Sociétés de secours mutuels du département, un rapport sur la situation des sociétés pendant l'année 1868. — J'ai l'honneur de mettre cet intéressant travail sous les yeux du Conseil général.

Chaque année, le Conseil général vote un crédit de 1,500 fr. pour aider à la propagation des Sociétés mutuelles. Je propose l'inscription de la même somme au budget départemental de 1870.

Les documents que j'ai l'honneur de communiquer au Conseil général sont accompagnés d'une demande de subvention formée par la Société de secours mutuels des employés de commerce de Cambrai, ainsi que de la délibération prise sur cette demande par le Conseil d'arrondissement.

Je me plais à reconnaître les services que rend la Société dont il s'agit, et j'examinerai ultérieurement lorsque le Conseil général aura bien voulu mettre à ma disposition le crédit annuel, ce qu'il me sera possible de faire pour donner satisfaction à la demande de cette association.

Bureaux d'assistance judiciaire.

(Loi du 22 janvier 1851).

Depuis plusieurs années un crédit de 210 fr. est inscrit au budget départemental pour frais de bureau d'assistance judiciaire.

Je vous propose le maintien de cette allocation au budget de 1870.

Maison du Bon-Pasteur.

Le Conseil général veut bien allouer, chaque année, une somme de 9,000 fr. pour l'entretien de 45 bourses à la Maison du Bon-Pasteur, de Lille.

Des observations critiques se sont produites au sein du Conseil d'arrondissement de Lille sur le traitement et le régime auxquels seraient soumises les pensionnaires placées dans cet établissement.

J'ai voulu me rendre compte de la situation des choses, et, après informations et vérifications attentives, j'ai pu me convaincre que l'organisation intérieure de la maison se trouve dans de bonnes conditions. Les pensionnaires sont réparties en trois catégories qui sont complètement séparées et qui n'ont aucune relation entr'elles.

Dans la première, — classe des pénitentes, — on place toutes les jeunes filles d'une inconduite notoire et dont l'admission au Bon-Pasteur a lieu par mesure de répression ;

Dans la seconde, — classe de préservation, — sont placées les jeunes filles qui, sans s'être

livrées à l'inconduite, ont des instincts déjà mauvais et ont besoin d'être l'objet d'une surveillance très-attentive.

Dans la troisième — également classe de préservation — sont comprises les jeunes filles mieux élevées que les précédentes, mais qu'une insuffisance de surveillance dans leurs familles ou que la mort de leurs parents et l'abandon laisseraient très-exposées, si elles n'étaient placées dans un établissement religieux.

Les pensionnaires confiées au Bon-Pasteur sont toutes astreintes au travail, mais ce travail n'est pas tel qu'il excède leurs forces, et, d'ailleurs, c'est le plus puissant moyen de moralisation, puisqu'avec le travail les jeunes filles, à leur rentrée dans la vie commune, peuvent se procurer des moyens d'existence.

En outre, le régime alimentaire de la maison est bon, et je me suis assuré que les moyens de répression qu'on y emploie n'ont rien qui soit de nature à justifier la moindre appréhension.

D'après ces considérations, je n'hésite pas à proposer au Conseil général de maintenir ses encouragements à la maison du Bon-Pasteur, et j'ai l'honneur de le prier de vouloir bien inscrire le crédit ordinaire de 9,000 francs au budget départemental de 1870.

Du reste, je continuerai à porter sur la maison du Bon-Pasteur une surveillance attentive, et je tiendrai la main à ce que tout s'y passe régulièrement.

Je joins au présent rapport l'état nominatif des pensionnaires actuellement titulaires des bourses départementales, avec des notes sur les motifs de leur placement, ainsi que sur les résultats obtenus depuis leur entrée au Bon-Pasteur.

Dépôt de mendicité.

Pendant l'année 1868, 122 individus (hommes et femmes) à la suite de condamnations pour mendicité prononcées par les tribunaux du département ont été admis au dépôt de Montreuil-sous-Laon.

Le nombre de journées de détention s'est élevé à 5,496, lesquels au prix de 96 c. l'une ont occasionné une dépense de.	5,276 16
Le crédit voté étant de.	6,000 »
Il reste disponible.	723 84

La moyenne de la durée de séjour au dépôt pour chaque individu a été de 45 jours.

La mesure adoptée a déjà produit des résultats très-appréciables. Elle doit avoir pour effet d'amener progressivement l'extinction de la mendicité dans le Nord, et, en raison de l'ut lité de ce but, j'ai l'honneur de proposer au Conseil général de continuer d'inscrire au budget départemental de 1870 un crédit de 6,000 fr. pour l'entretien des mendiants du département au dépôt de Montreuil.

Secours aux malades indigents.

Le Conseil général a bien voulu voter aux budgets de 1868 et de 1869, sous-chapitre 8, un crédit de 1,000 fr. pour secours aux malades indigents.

Il a été dépensé en 1868 une somme de 970 fr. 99 c. Il n'a encore été presque rien dépensé en 1869; mais généralement ces sortes de secours ne sont guère demandés que vers la fin de l'année, surtout pendant l'hiver.

Ces secours sont donnés souvent aux indigents sans domicile de secours connu qui tombent malades dans les campagnes, privées ou fort éloignées d'établissements hospitaliers. La charge de ces malades indigents incombant au département, le maintien de ce crédit me paraît de toute nécessité. En conséquence, j'ai cru devoir l'inscrire au sous-chapitre 8 du budget départemental de 1870.

Sourds-muets et jeunes aveugles. — Institutions de Lille.

J'ai l'honneur de communiquer au Conseil général les renseignements annuellement fournis par le supérieur des frères de St. Gabriel et par la supérieure des sœurs de la Sagesse sur la conduite, l'aptitude et les progrès des élèves confiés à leurs soins.

Ces renseignements sont généralement satisfaisants et témoignent d'efforts de la part des élèves pour justifier les encouragements que le Conseil général veut bien allouer chaque année en leur faveur.

Les deux maisons de St.-Maurice et de Lille continuent d'ailleurs à être parfaitement tenues et la bonne direction donnée aux études rend toujours ces etablissements dignes de la confiance du Conseil général.

Le Directeur de l'institution de St.-Maurice renouvelle la demande qu'il a présentée l'année dernière dans le but d'obtenir une augmentation du prix de la pension pour les élèves boursiers du département. Le Conseil général a considéré cette demande comme justifiée, et, en 1868, il a paru disposé à l'accueillir et à admettre l'accroissement de dépense dans les crédits de 1870. Et, en effet, le prix actuel de pension qui a été fixé il y a vingt ans, n'est plus en rapport ni avec le renchérissement des objets de consommation ni avec les obligations de toute nature qui sont imposées aux institutions et pensions. C'est dès lors une question qui se recommande au Conseil général et qui mérite toute sa bienveillance.

Si la demande d'augmentation présentée par le supérieur des frères de St.-Gabriel est admise il y aura lieu tout naturellement d'en étendre le bénéfice à la maison de Lille, dirigée par les sœurs de la Sagesse dont la situation est absolument la même. Cette augmentation pourrait être de 50 fr. pour les boursiers et de 25 fr. pour les demi-boursiers, c'est-à-dire que la pension pour les sourds-muets et sourdes-muettes, qui est aujourd'hui de 500 fr. serait portée à 550 fr. et la pension des aveugles serait élevée de 550 à 600 fr.

Dans ces conditions, la somme de 40,600 fr. affectée à l'entretien des élèves qui sont entretenus en ce moment en tout ou en partie aux frais du département, devrait être portée à 44,550 fr. à répartir de la manière suivante :

Institution de Saint-Maurice.

10 Sourds-muets boursiers, à 550 fr.	5,500	»
37 Sourds-muets demi-boursiers, à 275 fr.	10,175	»
2 Aveugles boursiers, à 600 fr.	1,200	»
18 Aveugles demi-boursiers, à 300 fr.	5,400	»

Institution de Lille.

18 Sourdes-muettes boursières, à 550 fr..	9,900	»
21 Sourdes-muettes demi-boursières, à 275 fr.	5,775	»
8 Aveugles boursières, à 600 fr.	4,800	»
6 Aveugles demi-boursières, à 300 fr.	1,800	»
Total égal	44,550	»

J'ai l'honneur de proposer au Conseil général l'inscription de cette somme au budget départemental de 1870.

Le Conseil d'arrondissement de Cambrai, à l'occasion d'un travail statistique qui lui a été présenté, exprime le vœu qu'une loi soit votée dans la prochaine session du Corps législatif afin de rendre obligatoire dans toute la France l'instruction des sourds-muets et jeunes aveugles. Dans ce travail, on prétend que 622 enfants atteints de l'une de ces infirmités existeraient dans le département du Nord et resteraient privés d'instruction. Ces chiffres me paraissent empreints d'une très-grande exagération car le nombre des demandes sur lesquelles je n'ai pu statuer jusqu'ici faute de places dans les maisons ne dépasse pas 30. Quoiqu'il en soit, je ferai vérifier la véritable situation des choses et j'aurai l'honneur de rendre compte ultérieurement au Conseil général du résultat de mes informations.

Jeunes aveugles. — Institution impériale de Paris.

Le budget départemental de 1869, comprend un crédit de 700 francs pour deux demi-bourses de perfectionnement en faveur de jeunes aveugles du département, qui, après avoir fait leur éducation dans nos établissements spéciaux sont admis à achever leurs études dans l'institution impériale.

Ces deux demi-bourses sont actuellement occupées par les jeunes Horeman et Boucq, anciens élèves de l'établissement de Fives lez-Lille.

Le premier est à l'Institution impériale depuis 1866; il devait en sortir au mois d'octobre dernier, mais à la demande du Directeur, qui jugeait nécessaire un complément d'études pour cet élève, je l'ai autorisé à rester une année de plus.

Le second s'y trouve depuis l'année dernière seulement.

J'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général, les bulletins que j'ai reçus sur la conduite et l'application aux études de ces deux jeunes aveugles.

Afin de continuer à pourvoir aux dépenses d'entretien des deux demi-bourses dont il s'agit, j'ai inscrit la même somme de 700 fr. au budget départemental de 1870.

Secours effectifs en aliments dans le cas d'extrême misère ou de disette locale.

Depuis longtemps, il est voté, chaque année, par le Conseil général, un crédit pour l'allocation de secours dans le cas d'extrême misère ou de disette locale.

Par suite des accidents de toute nature qui se produisent si fréquemment dans le département et des situations malheureuses qui se révèlent à chaque instant, ce crédit, qui est d'une précieuse utilité, a été porté à 3,000 fr. à partir de 1868. Les ressources du budget permettant le même vote pour 1870, j'ai l'honneur de vous le proposer.

Les secours qui ont été accordés sur ce crédit, en 1868, se sont élevés à 2,984 fr. 45 c.

Colonie agricole de Mettray.

J'ai l'honneur de communiquer au Conseil général les notes annuellement fournies par l'honorable fondateur de la colonie agricole de Mettray, M. de Metz, Conseiller honoraire à la Cour impériale de Paris, sur les jeunes détenus provenant du département du Nord, qui ont été placés dans son établissement.

Ces notes viennent confirmer tout le bien que l'on a dit de Mettray depuis longues années, et sont un nouveau témoignage des excellents résultats obtenus par cette œuvre si éminemment philanthropique et si moralisatrice.

Le Conseil général veut bien donner chaque aunée à la colonie de Mettray un témoignage de sympathie, en la comprenant pour 500 francs dans la répartition des crédits départementaux. J'ai l'honneur de proposer l'inscription de la même somme au budget de 1870.

Colonie agricole de Mesnil-St.-Firmin.

Depuis 1843, le Conseil général vote, chaque année, une allocation de 250 fr. en faveur de la Société d'adoption pour les enfants trouvés, abandonnés et orphelins pauvres.

En raison de l'intérêt qui s'attache à cette œuvre philanthropique et afin de continuer à la rendre profitable à plusieurs de nos orphelins, je propose au Conseil l'allocation d'une nouvelle subvention de 250 fr. pour l'année 1870.

Société de patronage des jeunes libérés.

La Société de patronage des jeunes libérés du département a continué avec zèle et sollicitude l'utile mission qui lui est dévolue.

Elle s'est appliquée à se concilier la confiance de ses protégés afin de les diriger plus efficacement dans une bonne voie. La chose n'est pas toujours facile, car un grand nombre de

natures sont rebelles à toute intervention de patronage et la Société a parfois à lutter non seulement contre les enfants mais même contre les familles qui n'apprécient pas ou qui apprécient mal l'intérêt qu'on leur témoigne. Quoi qu'il en soit, les résultats déjà obtenus sont satisfaisants et la Société y trouvera de puissantes raisons pour suivre avec persévérance et dévouement le but si éminemment moralisateur de son institution.

Le nombre des enfants patronés suit une progression marquée. Il s'élève aujourd'hui à plus de 150. D'après les derniers renseignements recueillis :

68 se conduisent très-bien,
30 id. bien.
14 id. assez bien.
9 laissent à désirer.
12 se conduisent mal.
3 ont subi de nouvelles condamnations.
14 ont cessé d'être placés sous le patronage par suite de départ, d'engagement volontaire dans l'armée ou de décès.

Dans la pensée que son action sur les jeunes libérés deviendrait plus utile et plus féconde si elle pouvait s'exercer non pas seulement à l'époque de la libération des enfants, mais dès le moment même où ils sont placés à la colonie St-Bernard, la Société a mis à l'étude un travail dans cet ordre d'idées. Le Conseil général en a été informé l'année dernière.

La question se trouve aujourd'hui résolue et j'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil le programme d'organisation du système adopté pour les récompenses et les encouragements à délivrer aux jeunes détenus les plus méritants. Ce programme a été inauguré en avril dernier après avoir reçu l'approbation de M. le Ministre de l'Intérieur.

L'œuvre du patronage est une des institutions de bienfaisance qui ont le plus de titre aux encouragements du département ; elle est en voie de succès et j'ai l'honneur de proposer au Conseil général de vouloir bien lui continuer son bienveillant appui en inscrivant au budget départemental de 1870 une nouvelle allocation *de mille francs* égale à celle votée pour l'exercice 1869.

Société du Prince Impérial.

J'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général les comptes-rendus des opérations des Comités de la Société du Prince Impérial, établis dans les villes de Cambrai, de Valenciennes et de Lille.

Le Comité de Cambrai n'a eu aucun prêt à effectuer pendant le cours de l'année 1868-1869. Deux demandes ont bien été présentées au Comité, mais il n'a pu les accueillir, la première, parce que l'emprunteur ne présentait pas toutes les garanties de moralité qu'on est en droit d'exiger, la seconde, parce que le demandeur n'a pu fournir les cautions exigées par le règlement. — Ce Comité signale ce fait regrettable d'un emprunteur qui, après avoir obtenu une somme de 300 fr. a quitté furtivement la localité sans acquitter même une partie de sa dette.

A Valenciennes, les prêts, au nombre de 9, se sont élevés à 1,950 fr. Les remboursements ont été de 553 fr. 56 c.

A Lille, où les cinq Comités qui existaient précédemment, ont été fusionnés à la fin de 1868, il a été effectué pendant le premier semestre de cette année 24 prêts représentant un chiffre de 7,460 fr. — Sur cette somme il a été remboursé, au 30 juin dernier, 715 fr. au lieu de 548 fr. qui étaient seulement exigibles. — C'est là une situation très-satisfaisante que je suis heureux de signaler au Conseil général.

Dans le dernier compte-rendu présenté à S. M. l'Impératrice, par le Comité supérieur de la Société du Prince Impérial, le Comité de Lille est l'objet d'une mention très-honorable.

Depuis l'année dernière, des comités locaux ont été institués dans les villes de Douai, Dunkerque et Hazebrouck, mais jusqu'ici ces comités n'ont pas encore fonctionné.

Chaque année, le Conseil général alloue un subside de 200 fr. en faveur de la Société du Prince Impérial. J'ai l'honneur de lui proposer l'inscription de la même somme au budget départemental de 1870.

Société humaine de Dunkerque.

J'ai l'honneur de communiquer au Conseil général le compte-rendu des travaux de la Société humaine de Dunkerque, pour 1868.

La plage de Dunkerque a heureusement, échappé aux désastres maritimes qui, à des époques antérieures, avaient affligé cette partie du littoral, mais la Société humaine n'en a pas moins dû pourvoir, comme en tout temps, à ses dépenses annuelles. Elle devait, en effet, se trouver constamment prête à se porter sur les endroits menacés si des dangers venaient à se produire. A ce titre, son institution est une de celles qui se recommandent le plus particulièrement à la sollicitude du Conseil général.

La Société humaine justifie, par son budget, que ses dépenses annuelles sont de	3,800	»
Ses recettes n'étant que de.	2,775	»
D'où il résulte un déficit de.	1,025	»

Le département lui alloue chaque année un subside de 500 fr. Suivant le vœu du Conseil d'arrondissement de Dunkerque, j'ai l'honneur de proposer la même somme au budget de 1870.

La ville de Dunkerque alloue de son côté un subside également de 500 fr. sur les fonds communaux.

Société centrale de sauvetage des naufragés. — Société humaine de Gravelines.

M. l'amiral Rigault de Genouilly, président de la Société centrale de sauvetage des naufragés, me demande de solliciter de la bienveillance du Conseil général l'élévation à 1,000 fr. du subside de 500 fr. alloué depuis plusieurs années pour l'organisation et l'entretien d'un service de sauvetage au port de Gravelines.

La même demande avait été formée l'année dernière, mais, en présence des charges considérables qui pèsent sur le budget départemental, mon prédécesseur s'est borné à proposer le maintien du crédit annuel de 500 fr., et c'est cette somme qui a été votée par le Conseil général.

Il est incontestable que l'établissement d'une Société humaine à Gravelines était d'une nécessité absolue et que la Société centrale a rendu un véritable service à la population du littoral en répondant aux exigences signalées, mais la situation du budget départemental laisse peu de place à des augmentations de dépense.

Je n'inscris au projet de budget de 1870 qu'un crédit de 500 fr. égal à celui alloué pour 1869. Le Conseil général appréciera s'il lui est possible de porter le subside à 1,000 fr. comme le demande M. l'amiral Rigault de Genouilly.

SOUS-CHAPITRE IX.

Cultes.

Conformément aux résolutions prises les années précédentes par le Conseil général, je propose l'inscription, au sous-chapitre IX du budget départemental de 1870, des crédits dont le détail suit, égaux à ceux alloués pour 1869 et années antérieures, savoir :

Culte catholique.

Indemnité à Mgr l'Archevêque	5,000	»
Supplément de traitement à trois vicaires-généraux, à raison de 1,200 fr. chacun.	3,600	»
Supplément de traitement aux dix chanoines, à raison de 1,000 fr. chacun . . .	10,000	»

Cultes dissidents.

Subside au Consistoire de Lille, pour dépenses du culte protestant	1,200	»
Subside à la communauté israélite de la même ville.	1,000	»
Id. de Valenciennes.	500	»

Je communique au Conseil, à l'appui de l'augmentation proposée pour les consistoires, la demande formée par la Commission administrative de la communauté israélite de Lille.

SOUS-CHAPITRE X.

Archives départementales, communales et hospitalières.

J'ai l'honneur de communiquer au Conseil général les rapports présentés par M. Desplanque, archiviste en chef du département, sur la situation des archives départementales, communales et hospitalières.

Le rapport sur les archives du département donne des détails sur les travaux faits pendant le cours de l'année. Il contient aussi la désignation des personnes qui ont fait ou provoqué des recherches, ainsi que la nomenclature des ouvrages reçus à titre de don ou d'échange, et des versements de papiers effectués par les administrations publiques.

Les archives départementales continuent à être très-bien tenues, et l'inventaire sommaire des titres anciens, — travail considérable pour lequel le Conseil général veut bien allouer chaque

année un crédit spécial, — se poursuit avec persévérance et régularité. Cette bonne situation est due au zèle éprouvé de M. l'Archiviste du département, et je n'ai que des éloges à donner à l'ensemble de son service.

M. Desplanque rend aussi un très-bon témoignage de l'utile concours de ses collaborateurs, et il demande pour l'un d'eux, M. Losfeld, qui n'a qu'un traitement de 800 fr., une augmentation de 200 fr. Cette augmentation me semble très-méritée.

Dans ses rapports sur les archives des communes et des établissements hospitaliers, M. l'Archiviste du département rend compte du résultat de ses inspections, ainsi que des mesures prises pour assurer la continuation du classement des titres et papiers communaux, dans toutes les localités où l'opération n'avait pas été faite d'une manière suffisamment régulière. Les détails donnés à ce sujet par M. Desplanque, justifient l'utilité du maintien de l'allocation portée au budget du département, pour ses tournées annuelles.

Le crédit affecté au service des archives départementales était, pour 1869, de 11,250 fr. Si le Conseil général veut bien allouer l'augmentation de 200 fr. sollicitée, la somme à inscrire au budget de 1870 devrait être portée au chiffre de 11,450 fr. à répartir de la manière suivante :

Traitement de M. l'Archiviste en chef.	4,000	»
Traitement du chef de bureau	2,500	»
Traitement de deux employés	1,800	»
Salaire du garçon de bureau concierge	1,000	»
Frais de bureau, achat d'ouvrages, cartons, etc.	900	»
Inspection des archives communales.	500	»
Impression de l'inventaire des archives anciennes	750	»
TOTAL	11,450	»

J'ai inscrit cette somme en prévision au projet de budget départemental pour 1870.

Archives départementales. — Proposition de vente de vieux papiers.

J'ai l'honneur de soumettre au Conseil général, conformément à une circulaire de M. le Ministre de l'Intérieur du 24 juin 1844, un inventaire de vieux papiers complètement inutiles, existant aux Archives départementales, et dont la vente est proposée.

J'y joins l'avis émis sur cette proposition par la Commission instituée en vertu de la même circulaire. Cet avis est favorable.

Il s'agit de désencombrer les locaux des Archives, et de donner les moyens de poursuivre d'une manière régulière le classement des papiers conservés.

J'ai l'honneur de prier le Conseil général de vouloir bien donner également son avis sur la question.

Sous-Préfecture de Dunkerque. — Vente de papiers inutiles.

Dans sa session extraordinaire, de cette année, le Conseil général a donné son approbation à la proposition de vente d'une certaine quantité de papiers qui encombraient les locaux des archives de la Sous-Préfecture de Dunkerque.

Cette proposition ayant reçu l'assentiment de M. le Ministre de l'Intérieur, la vente a eu lieu le 23 juillet dernier.

Elle a produit, déduction faite des frais de timbre, d'enregistrement et de publicité, une somme de 131 fr. 75 c. qui a été versée, à titre de recette éventuelle, au profit du département, dans la caisse de M. le Trésorier-Payeur-Général des Finances.

SOUS-CHAPITRE XI.

Encouragements aux Lettres, aux Sciences et aux Arts.

Bibliothèques administratives.

Le Conseil général alloue chaque année un crédit de 600 fr. pour achat d'ouvrages administratifs.

Cette somme est appliquée à la continuation de collections dont l'utilité a été démontrée, ainsi qu'à l'achat des nouveaux ouvrages administratifs qui se publient chaque année et à la reliure des livres en service dans les bureaux.

L'opportunité de cette allocation étant justifiée, j'ai l'honneur de proposer au Conseil général d'inscrire la même somme de 600 fr. au budget départemental de 1870.

Je joins au présent rapport le compte d'emploi du crédit de 1868.

Société Impériale des Sciences, de l'Agriculture et des Arts de Lille.

Le Conseil général veut bien allouer chaque année, à la Société Impériale des Sciences, de l'Agriculture et des Arts de Lille, une subvention de 1,500 fr. applicable :

1,000 fr. à ses concours annuels;
500 fr. à son musée industriel.

J'ai l'honneur de communiquer au Conseil général la demande formée par M. le Président de cette savante compagnie, à l'effet d'obtenir la continuation des mêmes subsides pour 1870.

La Société Impériale, dont la fondation remonte à 1803, compte toujours parmi les associations savantes les plus importantes du nord de la France. Ses travaux annuels sont, à juste titre, très-appréciés, et ils lui ont valu, à de nombreuses reprises, les témoignages les plus flatteurs lors des concours annuels des sociétés savantes de l'Empire.

J'ai l'honneur de proposer au Conseil général de lui donner une nouvelle marque de sympathie en inscrivant, à son profit, une allocation de 1500 fr. au budget départemental de 1870.

Société impériale d'Agriculture, Sciences et Arts de Valenciennes.

Le Conseil d'arrondissement de Valenciennes recommande à la bienveillance du Conseil général la Société impériale d'Agriculture, Sciences et Arts de Valenciennes.

Cette Société reçoit chaque année, sur les fonds du département, un subside de 500 francs applicable spécialement aux sciences, et elle mérite certainement ce témoignage de sollicitude en raison de l'importance de ses travaux annuels.

J'ai l'honneur de proposer au Conseil général de lui conserver la même allocation sur les fonds de 1870.

Société Impériale d'Agriculture, Sciences et Arts de Douai.

J'ai l'honneur de communiquer au Conseil général une lettre par laquelle M. le Président de la Société Impériale d'Agriculture, Sciences et Arts de Douai me demande d'appeler la bienveillance du Conseil général sur les travaux scientifiques de cette Compagnie savante, et de solliciter, en sa faveur, un subside annuel de 500 fr. applicable aux sciences et aux arts.

Des allocations de même nature sont accordées aux Sociétés des Sciences de Lille et Valenciennes, ainsi qu'à la Société d'Émulation de Cambrai et à la Société Dunkerquoise. La Société de Douai me semble pouvoir invoquer des titres égaux à un témoignage de sympathie du Conseil général.

En effet, cette association est la plus ancienne du département. Son existence remonte à plus de 70 ans, et, pendant cette longue période, elle s'est constamment occupée, avec une très-grande distinction et un dévouement éclairé, du but élevé de son institution.

Je n'hésite donc pas à appuyer la demande de la Société Impériale de Douai, et j'ai l'honneur de proposer au Conseil général de la comprendre pour une somme de 500 fr. dans la répartition des crédits de 1870.

Société d'Emulation de Cambrai.

La Société d'Emulation de Cambrai reçoit, chaque année, une part dans les encouragements du département, et elle est digne à tous égards de la sollicitude du Conseil général par l'impulsion qu'elle donne aux travaux scientifiques et historiques dans cette partie du département.

Cette Compagnie savante, en demandant la continuation des subsides du département, justifie que ses dépenses se sont élevées, en 1868, à 1874 fr. Dans ces dépenses, figure pour 1218 fr. l'impression des mémoires annuels dont un exemplaire accompagne le présent rapport.

Les allocations du département recevant un utile emploi, j'ai l'honneur de proposer au Conseil général de maintenir au budget de 1870, la somme de 500 fr. accordée annuellement à la société d'Emulation de Cambrai. Un vœu exprimé par le Conseil d'arrondissement de Cambrai dans sa récente session recevra ainsi satisfaction.

Société Dunkerquoise.

La Société Dunkerquoise pour l'encouragement des lettres et des arts sollicite la continuation du subside qu'elle reçoit chaque année sur les fonds du département, et cette demande est appuyée par le Conseil d'arrondissement de Dunkerque.

La Société justifie que ses dépenses annuelles, rien qu'en frais d'impression de ses mémoires, dépassent 1,000 fr., et, à la fin de 1868, son bilan présentait un déficit d'environ 800 fr.

Par l'importance de ses travaux comme par sa situation financière, la Société Dunkerquoise a des titres à la bienveillance du Conseil genéral. J'ai l'honneur de proposer en sa faveur pour 1870 une subvention de 500 fr. égale à celle qu'elle a obtenue pour 1869.

Sociétés de musique et d'orphéons.

Le Conseil général a bien voulu, depuis plusieurs années, allouer un crédit de 3,000 fr. à titre de subsides pour les sociétés de musique et d'orphéons.

Cette somme me semble insuffisante pour satisfaire aux nombreux besoins qui me sont signalés de toutes parts. En effet, pour les musiques d'harmonie, il y a lieu de pourvoir souvent à l'achat d'instruments coûteux, et les localités n'ont pas toujours les moyens de contribuer à leur acquisition dans une mesure utile. Quant aux sociétés orphéoniques, elles se recrutent, pour la plupart, parmi les jeunes gens appartenant aux classes laborieuses, et c'est une tendance qui mérite, à juste raison, d'être sérieusement encouragée par des allocations destinées à l'achat de musiques ou de bannières, etc.

Par cette considération, qui est toute dans l'intérêt de la population, et que je prends la liberté de recommander à la bienveillante appréciation du Conseil général, j'ai l'honneur de proposer de porter à 4,500 fr. le crédit à inscrire au budget départemental de 1870.

Je joins au présent rapport le compte d'emploi du crédit de 1869.

Ecole impériale des Arts industriels et des Mines de Lille.

Depuis plusieurs années, le Conseil général exprime, à chacune de ses sessions, les plus plus vives sympathies en faveur l'École impériale des Arts industriels et des Mines de Lille, dirigée par M. Bernot, ancien inspecteur de l'instuction primaire de l'arrondissement.

Cette École mérite en effet, de grands encouragements. Fondée au milieu d'un centre industriel considérable, elle est appelée à mettre à la disposition des manufacturiers, des auxiliaires capables et utiles, et plusieurs des sujets sortis de l'institution sont déjà parvenus à se créer des positions lucratives.

Mon prédécesseur, s'appuyant sur les témoignages honorables donnés par le Conseil général à l'École industrielle, a signalé cette situation à toute la sollicitude de M. le Ministre de l'Agriculture et du Commerce, en recommandant l'institution à sa bienveillance éclairée. Son intervention a eu un plein succès et je suis heureux de faire connaître au Conseil général que M. le

Ministre a bien voulu comprendre l'École de Lille, pour un subside de 6,000 fr., dans la répartition des crédits applicables à l'enseignement technique.

Sur mon invitation, la Commission de surveillance de l'École a désigné dans son sein une sous-commission chargée de préparer des propositions pour l'emploi de cette allocation de 6,000 francs. La Sous-Commission est également appelée à examiner un projet présenté par M. le Directeur de l'École pour la construction, sur un autre point de la ville, de bâtiments mieux appropriés que ceux actuels à leur destination, projet pour la réalisation duquel le concours du Conseil municipal sera indispensable. Si ces propositions peuvent être complétées en temps, j'aurai l'honneur de les communiquer au Conseil général.

Je joins au présent rapport le compte-rendu annuel de M. Bernot, Directeur de l'École industrielle. Il résulte de l'ensemble des renseignements produits que, malgré la situation défectueuse des locaux actuels, le nombre des élèves augmente et les cours sont en progrès. Ce double résultat est dû à la bonne direction de l'École ainsi qu'au zèle éprouvé des professeurs, et il n'y a que des éloges à exprimer sous ce rapport.

Le département alloue depuis plusieurs années un crédit de 8,800 fr. pour entretiende bourses et de demi-bourses à l'École industrielle. J'ai l'honneur de proposer au Conseil général d'inscrire la même somme au budget départemental de 1870. Le vote de cette allocation répondra à un vœu exprimé par le Conseil d'arrondissement de Lille dans sa récente session.

Faculté de droit de Douai. — Distribution de médailles et prix.

La Faculté de droit de Douai, qui n'est rétablie que depuis quatre ans, présente les résultats les plus satisfaisants.

Les cours sont suivis par un très-grand nombre d'élèves et pendant la dernière année scolaire, le chiffre des inscriptions n'a pas été moindre de 250, dont 149 appartenant au département du Nord.

Pour accroître encore l'importance de la Faculté, l'Administration municipale de Douai a pris l'heureuse initiative d'une proposition tendant à la création de cours spéciaux pour le doctorat, et le Conseil municipal, en vue de seconder cette démarche, a souscrit l'engagement de pourvoir à la dépense de ces cours pour le cas où les recettes de la Faculté deviendraient inférieures aux dépenses. J'ai donné avec empressement mon approbation à la délibération prise à ce sujet.

Depuis le rétablissement de la Faculté de droit, le Conseil général veut bien allouer un crédit annuel de 500 francs, applicable aux distributions de médailles et de prix aux élèves les plus méritants.

Cette allocation étant un puissant moyen d'émulation pour la jeunesse de nos écoles, j'ai l'honneur de proposer au Conseil général de maintenir l'inscription du même chiffre de 500 fr. au budget départemental de 1870.

Société centrale de Médecine du département du Nord.

Chaque année, le Conseil général veut bien allouer un subside de 800 fr. à la Société centrale de Médecine du département.

L'année dernière, ainsi qu'il résulte de la lettre ci-jointe du Président de cette association, ce subside a été affecté : 1° à l'achat de livres et d'instruments; 2° au paiement des abonnements aux divers journaux de médecine et de chirurgie; 3° à l'impression de ses bulletins médicaux. La société en a consacré aussi une partie aux frais des consultations qu'elle donne gratuitement aux indigents, non-seulement de la ville mais aussi de toutes les communes du département, et qui ne se sont pas élevées à moins de 500 en 1868.

Les subsides du département recevant ainsi un très-utile et très-profitable emploi, j'appuie volontiers la nouvelle demande de la Société centrale de médecine et je prie le Conseil général de vouloir bien inscrire en sa faveur un crédit de 800 fr. au budget départemental de 1870.

Élèves-artistes.

L'année dernière, le Conseil général a bien voulu allouer une somme de 12,000 fr. à titre d'encouragement en faveur des élèves-artistes dont les noms suivent, afin de les mettre à même de poursuivre le cours de leurs études dans les institutions de la capitale :

Devos, peintre, 6e année exceptionnelle. . . .	1,000 fr.
Peinte, sculpteur, 4e année	1,000
Calot, sculpteur, 4e année.	1,000
Truffot, sculpteur, 4e année.	1,000
Dutert, architecte, 4e année.	1,000
Fournier, bassoniste, 3e année	1,000
Houssin, sculpteur, 3e année	1,000
Laoust, sculpteur, 3e année	1,000
Langlet, peintre, 3e année.	1,000
Melle Dumoulin, cantatrice, 1re année	1,000
Cordonnier, sculpteur, 1re année	1,000
Lesage, architecte, 1re année	1,000
	12,000 fr.

J'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général les certificats d'études produits par ces élèves. Malheureusement, plusieurs de ces certificats ne sont pas aussi complets que je l'aurais désiré, et, malgré de pressantes réclamations, je n'ai pu en obtenir de plus explicites. Voici le résumé de ces justifications :

Devos. — Très-bon élève, conduite irréprochable.

Peinte. — Grande assiduité, conduite irréprochable, excellents témoignages du Directeur de l'École.

Calot. — Médaillé en 1867. Suit les cours de l'École avec assiduité et travaille en dehors à des travaux de sculpture sous la direction de son maître.

Truffot. — Grande assiduité, conduite irréprochable.

Dutert. — Elève très-distingué. Vient d'obtenir le premier prix de Rome. C'est un magnifique succès, qui fait honneur au département et à la ville de Douai, et que je suis heureux de signaler au Conseil général.

Fournier. — Aptitude et progrès. A obtenu le 2e prix de basson en 1868; on espère qu'il méritera le 1er prix en 1869.

Houssin. — Suit assidument les exercices de l'École. A obtenu une 2e médaille en 1868.

Laoust. — Elève très-assidu. A été reçu au concours semestriel des places en 1868 et en 1869.

Langlet. — A été autorisé par exception à suivre des cours particuliers; est toujours élève de M. Gleyrel.

Mlle Dumoulin. — A été admise au Conservatoire comme élève de chant et d'opéra-comique.

Cordonnier. — Excellent élève; produit les meilleurs témoignages de ses professeurs.

Lesage. — Admis dans la 2e classe de la section d'architecture. A mérité au mois d'avril 1869 une mention en dessin.

Les élèves qui arrivent cette année à la fin de leurs études sont le jeune Devos qui avait obtenu, en 1868, une 6e année exceptionnelle, et le jeune Fournier qui, comme musicien et d'après les règles posées par le Conseil général, n'est appelé à profiter des encouragements du département que pendant trois années. Ce jeune homme sollicite une prolongation d'une année afin de pouvoir continuer ses études d'harmonie. Le Conseil général appréciera la suite à donner à cette sollicitation, mais je pense qu'il ne doit entrer dans cette voie exceptionnelle que pour des raisons graves. La pension du jeune Dutert devient libre également par suite de la haute distinction qu'il vient de mériter après quatre années d'études.

Je n'ai, dès lors, eu à comprendre dans mon projet de budget qu'une somme de 9,000 fr. à épartir comme suit :

Peinte, sculpteur,	5e et dernière année d'études.	1,000 fr.
Calot, sculpteur,	. . . . . id.	1,000
Truffot, sculpteur,	. . . . . id.	1,000
Houssin, sculpteur,	4e année	1,000
Laoust, sculpteur,	id.	1,000
Langlet, peintre,	id.	1,000
Mlle Dumoulin, cantatrice,	2e année	1,000
Cordonnier, sculpteur,	id.	1,000
Lesage, architecte,	id.	1,000
	Somme égale . .	9,000

Le Conseil général n'ayant pas autorisé l'ouverture d'un concours en 1869, le jury n'a pas été réuni. Le Conseil décidera si, en raison des vacances qui se produisent cette année et de celles qui se produiront l'année prochaine, il y aura un concours en 1870.

Commission Historique.

Le Conseil général veut bien accorder chaque année un témoignage de sympathie en faveur de la Commission instituée dans le département, depuis 1841, pour la conservation des monuments historiques.

Cette Compagnie savante continue avec persévérance et distinction ses utiles travaux. Le Conseil général a eu l'année dernière, communication du 10e volume de ses publications. J'ai l'honneur de mettre aujourd'hui sous ses yeux les épreuves de la première partie du 11e volume, dans laquelle sont reproduits des documents fort intéressants pour l'histoire et l'archéologie du pays.

On y trouve notamment la statistique féodale de la châtellenie de Lille, — recherches utiles et qui seront étendues successivement aux autres arrondissements du département;

Un mémoire ayant pour titre : *Les Cinq offices des feux,* compagnies franches, organisées à Valenciennes aux XIVe et XVe siècles pour arrêter le cours des incendies ;

Ainsi que l'inventaire des objets d'art et d'archéologie existant dans les églises et établissements hospitaliers de Lille.

Pour donner à la Commission historique, les moyens de poursuivre le cours de ses travaux, j'ai l'honneur de proposer au Conseil général d'inscrire en sa faveur, au budget départemental de 1870, un crédit de 700 fr. égal à celui qu'elle a obtenue pour 1869.

Gravelines. — Monument à la mémoire de Berbier de Metz.

Le Conseil général a bien voulu allouer, l'année dernière, un subside de 500 fr. pour contribuer aux dépenses de restauration d'un monument existant dans l'église de Gravelines et qui a été élevé à la mémoire de Berbier de Metz.

J'ai l'honneur d'informer le Conseil que les travaux reconnus indispensables pour remettre ce monument en bon état ont été effectués dans d'excellentes conditions et qu'ils sont aujourd'hui terminés.

Ecole impériale d'Arts et Métiers de Châlons.

Le département entretient à l'École impériale d'Arts et Métiers de Châlons trois bourses qui peuvent se subdiviser.

Ces bourses, au prix de 600 francs l'une, donnent lieu à une dépense annuelle de 1,800 francs dont je propose l'inscription au budget départemental de 1870.

Ces fonds ne sont plus employés en totalité annuellement et il en reste souvent une partie

disponible en fin d'exercice. Cette situation est expliquée par une circulaire de M. le Ministre de l'Agriculture et du Commerce, en date du 24 mai 1869, qui contient le § suivant :

« Dans une circulaire que j'ai eu l'honneur de vous adresser concernant les Écoles impé-
» riales d'Arts et Métiers, il est rappelé que je ne puis accorder aucune dispense de paiement
» pour les 330 francs qui sont dûs en sus du prix de la pension, savoir : 250 fr. pour le trousseau,
» 50 fr. pour l'entretien et 30 fr. pour un étui de mathématiques, une règle à calcul, deux
» planches à dessin et une caisse-malle qui sont fournis par l'école. Le budget de mon ministère
» ne renfermant aucun crédit applicable à ces frais accessoires, il n'est donné suite à aucune
» des demandes de dispense qui se présentent chaque année ; mais les préfectures pourraient
» au moyen des allocations votées par les Conseils généraux, venir en aide aux parents
» reconnus hors d'état de subvenir à cette dépense. Avant le décret de 1865, les bourses de
» l'État se donnant d'après le rang des candidats dans les examens plutôt que d'après la position
» de leurs familles et n'étant pas en quantité suffisante pour tous les besoins, les fonds dépar-
» tementaux servaient à les compléter ; aujourd'hui, comme le Gouvernement accorde plus
» largement des dispenses pour le prix de la pension, ces fonds peuvent être utilisés pour les
» frais accessoires, ou du moins pour le trousseau. Ils peuvent également servir à encourager
» par des récompenses, les élèves qui s'en rendraient dignes par leurs progrès et leur conduite ;
» le Préfet leur donnerait, d'après l'avis du Directeur de l'école et au nom du département,
» soit une somme à titre de subvention, soit un livret de caisse d'épargne, soit des livres ou
» des instruments de précision. »

Cette proposition doit être avantageuse aux familles qui ont peu de ressources ; elles n'augmenteront pas les charges du département, et, à ce titre, je prie le Conseil général de vouloir bien y donner son assentiment.

J'ai l'honneur de communiquer au Conseil général :

1° Une note sommaire présentant le résultat des examens du premier degré qui ont eu lieu à la Préfecture les 5 et 6 août présent mois ;

2° Des notes sur la conduite et les progrès des élèves du département du Nord, qui suivent en ce moment les cours de l'école de Châlons. Ces notes sont généralement satisfaisantes.

École impériale centrale des Arts et Manufactures. — Le jeune Detrois.

Le Conseil général a bien voulu, l'année dernière, allouer un subside de 400 fr. au jeune Henri Detrois, qui a pris part en 1868 au concours pour l'École centrale des Arts et Manufactures et qui a été admis.

Le père, qui est inspecteur principal de la voirie, à Lille, sollicite la continuation de ce subside pour 1870. Il produit à l'appui de sa demande un certificat constatant que son fils tient une très-bonne conduite à l'École et que ses notes de travail témoignent de son aptitude pour les études auxquelles l'élève se livre.

Les cours de l'École centrale durant trois années, j'ai l'honneur de proposer au Conseil général de maintenir le jeune Detrois en possession de son subside de 400 fr. pour sa seconde année d'études.

Observatoire impérial. — Commission pour l'étude des orages.

La Commission, instituée dans le département pour l'étude des orages, continue de recueillir avec le plus grand soin ses observations météorologiques.

Elle a eu à établir, dans le cours de l'année 1869, de nombreuses cartes qu'elle a envoyées à M. le Directeur de l'Observatoire impérial.

Ces travaux ayant une utilité incontestable, surtout pour l'agriculture, méritent d'être encouragés, et, à la demande de M le Président de la Commission, j'ai l'honneur de prier le Conseil général de vouloir bien maintenir à l'association, pour 1870, le crédit de 300 fr. annuellement affecté à ses dépenses matérielles. Cette somme continue à être indispensable. Au moyen de l'allocation proposée, la Commission pourra, ainsi que le demande M. le Directeur de l'Observatoire impérial de Paris, faire l'acquisition de quelques udomètres pour les répartir dans le département.

Elèves sages-femmes

Le Conseil général a voté le crédit nécessaire pour l'entretien de quatre bourses à l'école de la Maternité de Paris.

Trois bourses ont été continuées ou accordées à des élèves qui suivaient les cours depuis l'année dernière et qui ont justifié de leur aptitude et de leurs efforts. M. le Directeur de l'École m'a donné l'assurance qu'au moyen d'une seconde année d'études, il était certain qu'elles obtiendraient toutes, aux examens de sortie, en juin 1870, le diplôme de sage-femme. Ce sont :

M^lles^ Hubert (Clémence), boursière, ancienne élève à ses frais.
Senez (Elvire), demi-boursière, id.
Poulain (Laurent), demi-boursière, id.
Coustenoble (Jenny), boursière, précédemment demi-boursière.

La bourse restant disponible a été mise au concours, et, à la suite d'examens dont j'ai l'honneur de mettre le procès-verbal sous les yeux du Conseil général, elle a été méritée par Mlle Copin (Élise), de la commune d'Esnes. Cette jeune personne a justifié d'études sérieuses, et promet de faire une excellente élève à la Maternité.

La dépense d'entretien des bourses étant évaluée annuellement à 2791 fr., j'ai l'honneur de proposer au Couseil général l'inscription d'un crédit de cette somme au budget départemental de 1870.

La question de l'établissement d'une maternité à Lille, n'a pu encore être résolue. Elle n'a pas, toutefois, été perdue de vue et il y a lieu d'espérer que lorsque le nouvel hôpital qui s'achève en ce moment dans cette ville sera terminé, il sera possible de donner satisfaction au vœu exprimée sous ce rapport par le Conseil général dans sa dernière session.

Ecole de Médecine et de Pharmacie de Lille.

Suivant l'usage, j'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général un rapport de M. le Directeur de l'École préparatoire de médecine et de pharmacie de Lille, présentant le compte-rendu de la situation de l'institution pendant l'année scolaire 1868-1869.

Il résulte de ce compte-rendu que le nombre des inscriptions, qui avait été, pendant l'année scolaire 1867-1868, de 249, s'est élevé cette année à 290. Cette augmentation se rapporte principalement au chiffre des inscriptions en vue du doctorat, ce qui prouve que les fortes études sont en progrès à l'Ecole de Lille.

Le nombre des réceptions au dernier examen a été de 29, dont :

9 Officiers de santé ;

10 Pharmaciens de 2e classe ;

10 Sages-femmes dont 7 ayant fait leurs études à Lille.

En outre, plusieurs élèves de l'École de Lille qui s'étaient préparés pour le doctorat, ont été se faire recevoir à Paris et quelques uns d'entr'eux, après avoir subi les épreuves voulues, ont même mérité l'honneur de l'internat.

Grâce aux allocations du département et de la ville, les collections et la bibliothèque de l'École ont reçu, cette année, de notables accroissements et peuvent actuellement répondre à toutes les exigences de la science.

Cette excellente situation est le résultat de la ferme et intelligente impulsion donnée aux différents services de l'École par son honorable directeur, M. le docteur Cazeneuve, et par les habiles professeurs qui le secondent si utilement dans l'accomplissement de sa mission. Tous, sans exception, ont droit à des éloges bien mérités, et je suis heureux de trouver l'occasion d'en exprimer ici le témoignage.

Le Conseil général a fixé à 6,500 fr. la part contributive du département dans les dépenses annuelles de l'école, savoir :

5,000 fr. pour subvention applicable à l'ensemble des services,

1,500 fr. pour le traitement du professeur du cours d'accouchement.

J'ai l'honneur de proposer au Conseil d'inscrire les deux mêmes sommes au budget départemental de 1870.

SOUS-CHAPITRE XII.

Encouragements à l'agriculture et à l'industrie.

Chambres consultatives d'agriculture.

J'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général le résumé des travaux des Chambres consultatives d'agriculture du département pendant la période du 1er juillet 1868 au 1er juillet 1869.

Ces Chambres continuent de remplir leur mission avec un zèle éclairé et un dévouement soutenu, et leurs utiles travaux sont appréciés par l'Administration. Toutefois, cette année encore, la

Chambre d'agriculture de l'arrondissement d'Avesnes ne s'est pas réunie. Par suite, la somme de 200 fr. qui lui avait été attribuée, est restée sans emploi.

Le Conseil général a fixé à 1,700 fr. le budget annuel des Chambres consultatives d'agriculture,

Savoir :

Lille.	500 »
Avesnes	200 »
Cambrai	200 »
Douai	200 »
Dunkerque	200 »
Hazebrouck.	200 »
Valenciennes	200 »
	1,700 »

Je propose l'inscription de la même somme au budget départemental de 1870.

Associations agricoles

J'ai l'honneur de communiquer au Conseil général :

1° Les comptes-rendus par les différentes associations agricoles du département, de l'emploi des subventions qui leur ont été allouées, tant sur les fonds départementaux que sur ceux de l'État, exercice 1868;

2° Leurs projets de budget pour 1870, avec les documents et explications de nature à justifier leurs propositions.

Le budget départemental de 1869 comprenait un crédit de 15,700 fr. en faveur des associations agricoles. Je propose l'inscription, au budget de 1870, de la même somme à répartir comme suit :

SAVOIR :

Comice agricole de Lille.	2,500 f.
Société d'agriculture de Douai	2,500
— de Valenciennes	2,500
Comice agricole de Cambrai	2,500
Sociétés d'agriculture d'Avesnes et de Maubeuge. . .	1,900
— de Bourbourg	1,900
— d'Hazebrouck	1,900
Somme égale	15,700 f.

Le Conseil d'arrondissement de Dunkerque émet le vœu que l'allocation départementale de 1,900 fr., accordée d'année à autre aux Sociétés d'agriculture de Dunkerque et de Bourbourg soit portée à 2,500 francs.

D'un autre côté, la Société d'agriculture d'Hazebrouck sollicite un subside de 600 francs sur les fonds de l'État, afin d'aider cette association à offrir, chaque année, dans un canton de sa circonscription, un concours d'animaux reproducteurs. — Cette demande est appuyée par le Conseil d'arrondissement.

Le Comice agricole de Lille sollicite également une allocation extraordinaire de 1,730 francs pour couvrir le déficit de pareille somme par lequel se solde sa situation financière de 1868.

Le Conseil général appréciera la suite qu'il peut y avoir lieu de donner à ces trois demandes.

M. le Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics a bien voulu allouer au département du Nord, pour l'année 1869, les subsides ci-après :

Comice agricole de Lille	. . . . .	1,500 f.
Société d'agriculture de Douai	. . . . .	1,000
— de Valenciennes	. . . . .	1,200
— de Bailleul	. . . . .	300
— de Bourbourg	. . . . .	600
— de Maubeuge	. . . . .	300
— d'Avesnes	. . . . .	300
— de Dunkerque	. . . . .	500
Comice agricole de Cambrai	. . . . .	500
Total	. . . . .	6,200

Je résume ci-après les différents vœux et propositions exprimés dans l'intéret de l'agriculture par les Conseils d'arrondissement.

Le Conseil d'arrondissement de Valenciennes demande :

1° Qu'il ne puisse être fait usage que d'allumettes fabriquées avec le phosphore amorphe ;

2° Que les décisions prises relativement aux chemins vicinaux soient mises promptement à exécution ;

3° Le prompte achèvement des lignes de chemins de fer commencées et la mise à exécution la plus prompte possible des lignes projetées ;

4° Que les étalons venant de la Belgique ne puissent être admis en France qu'après avoir été approuvés ;

Ce Conseil demande en outre de nouveau :

Que les affiches contenant les programmes des récompenses à l'agriculture soient affranchies du timbre :

Que les vétérinaires français pourvus du diplôme aient la faculté d'exercer en Belgique à la même condition que les vétérinaires belges en France ;

Que la médecine vétérinaire ne puisse être exercée en France comme cela se pratique en Belgique, qu'après examen de la capacité, constatée par un diplôme ;

Que la profession de géomètre-arpenteur ne puisse être exercée qu'après un examen constatant la capacité de ceux qui veulent exercer cette profession ;

Que le cadastre soit révisé dans le plus bref délai possible;

Que les feuilles de contributions soient rendues plus explicites;

Que le développement de la culture maraîchère soit encouragée par des allocations et des primes du département et des communes;

Que l'échenillage des arbres des terrains militaires soit fait avec tout le soin désirable ;

Que les liqueurs sucrées ne soient imposées qu'en raison de l'alcool qui y est contenu ;

Que l'amodiation des biens communaux soit étendue aux communes qui sont dans le cas de l'application de cette mesure ;

Qu'il soit créé une École de Mines à Valenciennes ;

Et enfin, en ce qui concerne la navigation intérieure, le Conseil d'arrondissement de Valenciennes demande que le Conseil général persiste dans les vœux qu'il a émis l'année dernière, notamment pour le rachat du canal de la Scarpe.

Le Conseil d'arrondissement de Dunkerque renouvelle les vœux qu'il a précédemment exprimés pour la suppression totale des droits de douane à l'entrée sur les grains et sur les machines et instruments agricoles. — D'autre part, dans l'intérêt de l'élevage des moutons, le même Conseil demande qu'il ne soit plus mis d'entrave au passage sur les chemins de grande voirie des troupeaux de moutons qui se rendent aux chemins vicinaux de leurs parcours.

Le Conseil général appréciera la suite qu'il convient de donner à ces différents vœux.

Agriculture. — Exposition départementale.

En 1850, le Conseil général a décidé qu'il y aurait tous les deux ans, dans le département, une exposition départementale d'agriculture et que cette exposition se tiendrait successivement dans chacune des villes de Valenciennes, Lille, Douai et Hazebrouck.

L'exposition de 1868 a eu lieu à Hazebrouck, du 13 au 20 septembre. Elle a été remarquablement belle et le compte-rendu, que j'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général, entre dans des détails qui offrent le plus grand intérêt.

Suivant l'ordre établi en 1850, la prochaine exposition départementale devrait se tenir à Valenciennes en 1870. Mais nous aurons précisément en 1870, dans le département du Nord, un *concours régional agricole* qui comprendra des encouragements pour toutes les branches de l'industrie rurale, et une exposition départementale qui viendrait presque immédiatement à la suite de cette solennité exceptionnelle, perdrait complètement de son importance et resterait pour ainsi dire sans résultat. Il me paraît donc préférable de retarder d'une année l'exposition départementale et de reporter à 1871 celle qui aurait pu avoir lieu à Valenciennes en 1870. La même résolution a été adoptée il y a sept ans lors du concours régional de 1863, et l'on s'en est bien trouvé.

Je n'ai, par suite, inscrit au projet de budget de 1870 aucune allocation applicable à l'exposition départementale agricole de Valenciennes. Je réserve mes propositions à ce sujet pour 1871.

Concours d'animaux de boucherie de Bergues.

Dans sa session de 1866, le Conseil général a décidé que le département contribuerait pour 2,000 fr. aux primes à accorder au Concours d'animaux de boucherie de Bergues, mais seulement deux années sur trois, c'est-à-dire chaque fois que le concours régional n'aura pas lieu à Lille.

Cette allocation ayant été attribuée pendant les années 1868 et 1869, je n'aurais rien eu à proposer pour le Concours de Bergues en 1870, puisque le Concours régional devait se tenir à Lille l'année prochaine; mais d'après de nouvelles dispositions dont j'aurai l'honneur de donner connaissance au Conseil général par un rapport spécial, la question se présente dans des conditions différentes et va être étudiée à nouveau.

Dans tous les cas, le Concours de Bergues ne sera pas appelé, en 1870, à prendre part aux encouragements du département. Je m'abstiens dès-lors, de porter le crédit de 2,000 francs au prochain budget.

J'ai l'honneur de communiquer au Conseil général le compte-rendu du Concours de 1869. 189 animaux y ont été présentés, dont 34 de race flamande pure auxquels les primes imputables sur la subvention du département étaient exclusivement réservées.

Courses de chevaux. — Lille et Valenciennes.

Le Conseil général veut bien allouer, chaque année, un subside de 4,000 fr. en faveur de chacune des Sociétés de courses de Lille et de Valenciennes.

Les courses de Lille sont fixées au 16 août. D'après le programme que j'ai l'honneur de communiquer au Conseil général, les primes sont au nombre de cinq et représentent un chiffre de 12,000 fr.

Par suite des prétentions exagérées des communes sur lesquelles l'hippodrôme de Valenciennes avait été établi jusqu'à ce jour, les courses de cette année ne pourront avoir lieu et le crédit de 1869 restera sans emploi. La Société de Valenciennes espère que la difficulté pourra être aplanie pour 1870.

J'ai l'honneur de proposer au Conseil général de vouloir bien allouer au budget de 1870 le crédit annuel de 8,000 fr., dont 4,000 fr. pour les courses de Lille et 4,000 fr. pour les courses de Valenciennes.

Race chevaline.

J'ai l'honneur de communiquer au Conseil général :

1° Le rapport de M. Pommeret, vétérinaire, sur la situation des étalons du département;

2° Le procès-verbal d'achat et de revente des étalons au compte du département, opération qui a eu lieu au mois de novembre 1868. Ce procès-verbal constate qu'il a été acheté, pour le prix de 13,500 fr., cinq chevaux parfaitement aptes à la reproduction, et que ces chevaux

ont été immédiatement revendus pour 9,850 fr. Le département n'a donc eu à supporter qu'une dépense de 3,650 fr. ;

3° Le procès-verbal d'examen des chevaux qui ont été présentés au concours pour la distribution des primes affectées aux meilleurs étalons de l'industrie privée ;

4° L'état indicatif du placement des étalons achetés et revendus au compte du département ainsi que de ceux qui ont obtenu des primes sur les fonds départementaux. Tous ces chevaux doivent être affectés au service de la monte dans le département.

Conformément au désir exprimé par le Conseil général dans sa dernière session, les comices agricoles, les sociétés d'agriculture et les Conseils d'arrondissements ont été consultés sur les points suivants : 1° les résultats obtenus par les moyens employés depuis plusieurs années ; 2° les avantages ou les inconvénients qui peuveut résulter de la monte libre, et 3° l'opportunité de distribuer une somme de 11,600 fr. en primes entre deux concours sur deux points différents du département.

J'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général les réponses qui me sont parvenues à ce sujet ;

La Société d'agriculture d'Avesnes tout en reconnaissant que le système actuel d'encouragement a produit de bons résultats, pense néanmoins qu'on arriverait à des résultats plus satisfaisants encore, en répartissant entre deux concours qui auraient alternativement pour siéges chacun des chefs-lieux d'arrondissement une somme suffisante pour offrir des primes aux étalons de choix et de race de trait les plus convenables pour la contrée.

La Société d'agriculture de Maubeuge et le Conseil d'arrondissement d'Avesnes demandent, avec la liberté complète de la monte, l'établissement, comme la Société d'Avesnes, de deux ou plusieurs concours sur deux points différents du département.

Les Sociétés d'agriculture de Dunkerque et de Bourbourg ainsi que le Conseil d'arrondissement de Dunkerque, demandent que le système actuellement suivi soit aboli et que la somme de 11,600 fr destinée à l'amélioration de l'espèce chevaline soit répartie proportionnellement entre les sept arrondissements du département, pour être distribuée en primes aux propriétaires des meilleurs étalons de leur circonscription.

Le Conseil d'arrondissement de Valenciennes en demandant 1° que la monte soit interdite aux étalons non approuvés, propose le maintien des étalons départementaux. Il est d'avis en même temps que les concours aient lieu pour les produits obtenus et non pour les étalons qui se localiseraient inévitablement, suivant ce conseil, dans les contrées où se fait l'élevage, inconvénient que l'on évite par la répartition judicieuse des étalons départementaux.

Enfin, les Sociétés d'agriculture de Bailleul et d'Hazebrouck, les comices agricoles de Cambrai, de Douai et de Lille et les Conseils d'arrondissement d'Hazebrouck, de Cambrai, de Douai et de Lille, sont d'avis qu'il y a lieu de maintenir le système actuellement en vigueur.

D'après les résultats de cette enquête, il semble qu'il ne peut y avoir de doute sur l'opportunité du maintien des dispositions actuellement existantes et qui ont répondu aux intentions du Conseil général. — J'ai l'honneur de proposer, en conséquence, au Conseil général, l'inscription au budget départemental de 1870, d'un crédit de 11,600 fr. égal à celui alloué pour 1869 et applicable comme suit :

1° 8,000 fr. achat et revente d'étalons départementaux ;
2° 3,000 fr. concours d'étalons de l'industrie privée ;
3° 600 fr. honoraires du vétérinaire départemental.

Je joins au présent rapport :

1° Les rapports de MM. les Conseillers généraux ou d'arrondissement qui ont visité les étalons du département ;

2° Et les états de monte annuellement produits par les détenteurs.

Le Conseil d'arrondissement de Lille appuie de nouveau le vœu que les étalons vendus par l'État, les départements, sociétés ou comices agricoles ne soient plus exclus des concours hippiques et qu'ils puissent prendre part aux récompenses qui y sont affectées. — Je recommanderai de nouveau ce vœu à l'attention de M. le Directeur général des haras.

Association vétérinaire du Nord et du Pas-de-Calais.

J'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général la demande en continuation de subside formée au nom de l'*Association vétérinaire du Nord et du Pas-de-Calais*.

Cette demande est accompagnée, suivant le vœu exprimé l'année dernière par le Conseil, des pièces indiquant l'emploi du subside alloué en 1868 à l'Association.

Il résulte des détails donnés que la Société n'a pas à dépenser moins de 330 fr., rien que pour l'impression et le tirage de son bulletin annuel.

L'Association a à pourvoir en outre à beaucoup d'autres frais, et comme ses travaux présentent une utilité incontestable, j'ai l'honneur de proposer au Conseil général de la comprendre pour une nouvelle allocation de 300 fr. dans la répartition du fonds subventionnel de 1870.

Ecole impériale vétérinaire d'Alfort.

Le département entretient, depuis longues années, trois bourses et demie à l'École impériale vétérinaire d'Alfort.

Les titulaires actuels de ces bourses sont les nommés :

Vittu (Fortuné) ;
Cartier (Léon-Romain) ;
Delille (Clément-Joseph) ;
Largillière (Omer-François) ;
Deloffre (Louis-Victor-Adolphe) ;
Chieus (Ernest) ;
Mallard (Eugène-Louis).

Ces jeunes gens se conduisent bien, et les notes données sur leur instruction sont généralement satisfaisantes.

Je propose au Conseil général d'inscrire au budget départemental de 1870 un crédit de 1,575 fr. égal à celui de l'année dernière.

Comme précédemment, j'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général :

1° Les engagements souscrits par les élèves titulaires de bourses ou demi-bourses départementales suivant le modèle proposé par le Conseil général;

2° La note indicative de la situation des jeunes gens qui ont obtenu des bourses et demi-bourses du département, depuis 1849 jusqu'aujourd'hui;

3° La liste des vétérinaires brevetés exerçant dans le département du Nord;

4° Et les notes semestriellement fournies par M. le Directeur de l'Ecole impériale d'Alfort sur les élèves provenant du département du Nord.

Épizooties.

J'ai l'honneur de communiquer au Conseil général, le résumé présenté par le Conseil central d'hygiène et de salubrité, sur les maladies épizootiques qui ont eté constatées dans le département pendant l'année 1868.

De l'ensemble des renseignements obtenus il résulte que l'état sanitaire est resté satisfaisant. Quelques affections ont été il est vrai constatées, mais leurs conséquences n'ont heureusement pas présenté de gravité : ce sont la morve pour l'espèce chevaline et la pleuropneumonie pour les bestiaux.

Le Conseil d'hygiène et de salubrité a émis de nouveau le vœu que la pleuropneumonie fût classée parmi les maladies redhibitoires. — J'ai appelé sur cette question l'attention de M. le Ministre de l'Agriculture et du Commerce.

Le Conseil général affecte chaque année un crédit de 1,000 francs pour le service des épizooties. — Je le prie de vouloir bien inscrire la même somme au budget départemental de 1870.

La dépense pour 1868, s'est élevée à 345 francs.

Animaux nuisibles. — Hannetonnage.

Le Conseil général, sur la proposition de mon prédécesseur, a bien voulu élever, à partir de 1869, de 100 fr. à 300 fr. le crédit affecté à la destruction des animaux nuisibles et au hannetonnage.

Il a désigné en même temps les pies, le petit-épervier dit émouchet, les belettes, fouines, putois et les chats-sauvages, comme étant les espèces les plus nuisibles aux intérêts de l'agriculture et dont la destruction, par conséquent, doit être activement poursuivie et encouragée.

Afin que l'Administration soit en mesure de réaliser les intentions du Conseil à cet égard et d'acquitter, le cas échéant, les primes accordées en exécution du règlement du 20 août 1814 pour la destruction des loups, j'ai l'honneur de proposer au Conseil général la continuation du crédit de 300 francs au budget de 1870.

Ainsi que le Conseil général en a été informé dans sa session de 1868, l'Administration a mis à l'étude la question du hannetonnage en vue d'en faire l'objet d'une réglementation spéciale.

Il est résulté des avis recueillis, que la question dans le département n'a pas d'importance, et qu'il suffit de quelques recommandations pour empêcher la trop grande propagation des hannetons. Ces recommandations ont fait l'objet d'une circulaire dont j'ai l'honneur de mettre un exemplaire sous les yeux du Conseil général.

SOUS-CHAPITRE XIII.

Subventions aux communes.

Pompes à incendie.

J'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général, comme les années précédentes, un relevé présentant la situation des corps de pompiers établis dans le département du Nord,

ARRONDISSEMENTS.	Nombre de communes.	Nombre de communes pourvues de pompes.	Nombre de pompes possédées par les communes.
Lille	129	90	177
Avesnes.	153	52	72
Cambrai	118	47	63
Douai	66	39	56
Dunkerque	60	14	38
Hazebrouck	53	18	35
Valenciennes.	81	63	92
TOTAUX.	660	323	533
Situation au 1er août 1868	660	306	514
Augmentation pour l'année. . . .	0	17	19

Comme le Conseil général pourra le reconnaître, l'augmentation que je lui ai signalée les années précédentes est progressive, et chaque année de nouvelles localités prennent des dispositions pour se pourvoir de moyens réguliers de secours.

Afin d'aider les communes dans les acquisitions de pompes à incendie et pour donner en même temps satisfaction à celles des localités qui ont sollicité des subsides du département en vue d'acquitter les engagements antérieurs qu'elles ont dû contracter, j'ai l'honneur de proposer au Conseil général d'inscrire au budget départemental de 1870 un crédit de 4,000 fr. égal à celui qui a été alloué au budget de 1869 et qui est déjà employé en totalité. D'après un état ci-joint, les communes dont les demandes sont en instance en ce moment s'élèvent à 27 représentant un chiffre de 8,800 francs.

Sapeurs-pompiers. — Secours.

En conformité de l'article 1er de la loi du 5 avril 1851 et sur la proposition de mon prédécesseur, le Conseil général, dans sa dernière session, a bien voulu allouer un crédit de 1,000 fr. pour secours aux officiers, sous-officiers et sapeurs-pompiers qui seraient blessés dans leur service, ou à leurs veuves ou aux enfants en cas de décés.

Jusqu'ici l'administration n'a reçu aucune demande autre que celle sur laquelle le Conseil général a statué l'année dernière, c'est-à-dire celle formée au nom de la veuve Cavro, de Lourches, dont le mari est mort victime de son dévouement et qui a reçu une somme de 150 francs sur le crédit précité.

Bien que ce crédit soit loin d'avoir été épuisé, comme il pourrait se faire qu'il n'en fût plus de même pour l'année prochaine, j'ai l'honneur de proposer au Conseil général de maintenir le même crédit de 1,000 fr· au budget départemental de 1870.

Subventions aux communes pour placer leurs malades dans les hospices.

Le Conseil général a bien voulu inscrire au budget de 1870 un crédit de 5,000 fr. pour aider les communes pauvres à placer leurs malades ou incurables indigents dans un hôpital ou hospice voisin.

Cette mesure, prise dans l'intérêt des communes pauvres, a produit de très-bons résultats, elle permet de faire profiter les campagnes des dispositions de la loi du 7 août 1851. Elle n'est appliquée qu'en faveur des malades appartenant à des communes qui ont très-peu de ressources, et dont les bureaux de bienfaisance n'ont pas les moyens de pourvoir aux besoins de leurs malheureux.

Le crédit inscrit au budget de 1868 n'était que de 3,000 fr.

Quarante-cinq communes ont profité de cette faveur.

Les subventions qu'elles ont obtenues se sont élevées à 5,548 fr.

Il a été payé sur ledit crédit de 3,000 fr. et sur d'autres fonds disponibles de l'exercice une somme de 4,309 fr. Il y a donc un excédant de dépense de 1,238 fr. 33 c. à payer. Je propose au Conseil d'inscrire un crédit de pareille somme au budget rectificatif de 1869.

En raison des nombreuses demandes qui me sont faites cette année et des motifs qui les justifient, j'ai l'honneur de proposer au Conseil général d'inscrire au sous-chapitre XIII du budget de 1870 un crédit de 5,000 fr.

Ecole secondaire de médecine et de pharmacie.

Voir le rapport page 112.

Statue du Prince Impérial.

Le Conseil général a inscrit, au budget départemental de 1869, un crédit de 390 fr. formant le prix de l'acquisition, pour l'hôtel de la préfecture, de la statue en terre cuite, de S. A. le Prince Impérial.

Cette statue, quoique demandée à l'auteur, M. Carpeaux, n'a pas encore été fournie.

En terre cuite elle serait, sans doute, plus solide qu'en plâtre, mais elle ne serait pas encore dans des conditions de conservation suffisantes. Mon avis est qu'il serait mieux de souscrire pour une statuette en bronze de 85 centim. de hauteur, au prix de 800 fr.

Je prie, en conséquence, le Conseil général d'ouvrir, au sous-chapitre XI du budget, un crédit de 410 fr. pour, avec celui de 390 fr. inscrit au budget de 1869, compléter le prix de la statuette.

Secours pour construction d'églises.

D'après les délibérations précédentes du Conseil général, il y a lieu d'allouer au sous-chapitre XIII du budget de 1870, les crédits dont le détail suit, à titre de secours aux communes, pour construction ou reconstruction d'églises ou autres édifices, savoir :

Forest,	(3e tiers) Église.	1,000	»
La Neuville,	Id.	1,000	»
Cuincy,	Id.	1,000	»
Boursies,	Id.	1,000	»
Sars-Poteries,	Id.	1,000	»
Ghissignies,	Id.	1,000	»
Lecelles,	(2e tiers)	1,000	»
Rosendaël,	Id.	1,000	»
Neuville-sur-l'Escaut,	Id.	1,000	»
Ghyvelde,	Id.	1,000	»
Avesnelles,	Id.	1,000	»
Croix,	Id.	1,000	»
Roubaix,	Id. Temple protestant.	1,000	»
		13,000	»

Commune d'Aubers. — Reconstruction de l'Eglise. — Demande de secours.

La commune d'Aubers projette la reconstruction de son église, qui a été détruite entièrement par suite d'un incendie.

L'exécution des plans produits doit donner lieu à une dépense de.	54,000	»
Pour y faire face, l'Administration municipale propose d'affecter les ressources suivantes :		
1° Indemmité provenant de la Compagnie qui avait assuré l'édifice incendié .	30,000	»
2° Produit d'une vente de matériaux.	3,000	»
3° Produit d'un emprunt	10,000	»
4° Secours demandé à l'État	7,000	»
5° Secours demandé au département	3,000	»
	53,000	»

Il résulte des pièces produites que la commune d'Aubers ne possède aucun bien ; que déjà elle est grevée d'un passif considérable et que, pour la réalisation de son projet, elle a voté un emprunt remboursable en trente annuités avec le produit d'une imposition extraordinaire de 0,08 c. qui ne doit prendre fin qu'en 1901.

La fabrique ne peut rien faire, ses ressources fort restreintes devant être réservées pour l'ameublement de la nouvelle église.

La demande dont il s'agit paraît donc justifiée et le Conseil d'arrondissement a donné son avis dans ce sens.

J'ai l'honneur, en conséquence, de proposer au Conseil général l'allocation d'un secours de 3,000 fr en faveur de la commune d'Aubers, pour la reconstruction de son église.

Commune de Renescure. — Construction d'une église au hameau du Nieppe. — Demande de secours.

Le hameau du Nieppe, section de Renescure, dont la population est de 277 habitants et la superficie de 500 hectares, se trouve distant de l'église paroissiale de 3 à 7 kilomètres.

Les difficultés qu'éprouvent les habitants de ce hameau pour l'accomplissement de leurs devoirs religieux, leur ont suggéré l'idée d'avoir une église particulière. — Des plans et devis ont donc été établis et des souscriptions recueillies.

L'exécution du projet présenté doit donner lieu à une dépense de	26,880	»
et les souscriptions recueillies jusqu'à ce jour s'élèvent à la somme de	17,438	»
Il existe, conséquemment, un déficit de	9,442	»

au sujet duquel on sollicite un secours du département.

La situation des habitants du hameau du Nieppe paraît digne d'intérêt, et les sacrifices qu'ils consentent à s'imposer leur donnent des titres à la bienveillance du Conseil général. Mais je crois devoir faire remarquer que jusqu'ici vous avez eu pour principe, Messieurs, de n'accorder des secours pour églises que lorsqu'il est démontré que les communes contribuent au paiement des dépenses dans la limite de leurs moyens.

Or, l'Administration municipale de Renescure n'a voté aucun fonds et n'a voulu prendre aucun engagement.

Dans ces conditions, vous apprécierez l'accueil qu'il convient de donner à la demande dont il s'agit.

Roncq. — Reconstruction de l'Eglise. — Demande de secours.

Le Conseil municipal de Roncq a voté, il y a quelques années, la reconstruction de l'église de cette commune. — Le devis approuvé pour les travaux de la première partie de l'édifice portait la dépense à. . . . . 67,200 »

qui a été couverte au moyen des ressources suivantes :

Fonds libres de la caisse municipale et produit d'un emprunt.	55,200	»
Souscriptions volontaires	10,000	»
Subvention de la fabrique	2,000	»
	67,200	»

Pour terminer l'œuvre, il reste à faire face à une nouvelle dépense de 47,800 fr. pour le paiement de laquelle l'Administration locale a voté un emprunt de 44,800 fr. remboursable en cinq ans, à partir de 1874, au moyen d'une imposition extraordinaire de 0,20 c. et sollicite pour compléter la somme, un secours du département.

La commune de Roncq ne possède aucun bien ; indépendamment de l'imposition extraordinaire de 0,20 c. votée pour son église, qui ne doit prendre fin qu'en 1879, elle est grevée de 6 c. 57 pour le terme de trente années, à partir de 1870, pour les chemins vicinaux, et supporte actuellement 0,37 c. pour insuffisance de revenus.

Les habitants, composés en grande partie d'ouvriers, se sont engagés volontairement pour une somme de 10,000 f. et la fabrique, dont les ressources suffisent à peine aux besoins du culte, a voté également une subvention de 2,000 fr.

La demande dont il s'agit me paraît donc justifiée, et, d'accord avec le conseil d'arrondissement, j'ai l'honneur de proposer au Conseil général l'allocation, en faveur de la commune de Roncq, d'un secours de trois mille francs pour la reconstruction de son église.

Agrandissement de l'église de Winnezeele. — Demande de secours.

L'église de Winnezeele est depuis longtemps insuffisante pour l'importance de la commune, qui compte 1,350 habitants.

En votant son agrandissement par l'addition d'une nouvelle nef, l'Administration municipale a décidé en même temps qu'une tour serait construite devant l'entrée principale.

La dépense à faire est évaluée à 33,705 fr., et les ressources proposées pour y faire face, sont :

1° Produit des souscriptions volontaires	5,124	»
2° Fonds libres de la caisse municipale.	4,400	»
3° Produit d'un emprunt.	3,000	»
4° Montant du legs Hilst.	5,000	»
5° Subvention de la fabrique	6,266	»
6° Secours demandé à l'État	6,915	»
7° Secours demandé au département.	3,000	»
	33,705	»

Le Conseil d'arrondissement d'Hazebrouck émet le vœu que le secours sollicité du département soit accordé.

La commune de Winnezeele est déjà grevée de 88 centimes pour dépenses ordinaires et facultatives, et de 7 centimes 1/10 pour l'achèvement des chemins vicinaux. Elle consacre aux travaux ci-dessus toutes ses ressources disponibles et le produit d'une imposition extraordinaire de 0,10 c. pendant quatre ans. La fabrique y affecte également tous les fonds dont elle croit pouvoir disposer durant l'espace de cinq ans.

Le Conseil général n'alloue de secours ordinairement que lorsqu'il s'agit de construction ou de reconstruction d'église; mais, eu égard à la situation financière de la commune, à l'importance de la dépense et aux sacrifices consentis, je lui propose d'accorder l'allocation ordinaire de 3,000 fr. payable par tiers.

Commune d'Herlies. — Reconstruction de l'Église. — Demande de secours.

L'église d'Herlies, vieille, en mauvais état, a besoin d'être reconstruite presque entièrement, pour éviter les accidents qui pourraient se produire.

Le devis dressé à cet effet porte la dépense à faire à 36,000 fr. et le projet soumis à l'architecte diocésain, a fait l'objet d'un rapport favorable.

Pour faire face à cette dépense, le conseil de fabrique a voté l'aliénation de 4 hectares 80 ares, 23 centiares de terre appartenant à cet établissement, d'une valeur estimative de . . . . . 20,500 »

Le Conseil municipal a voté, de son côté, une somme de . . . . . 3,000 »

et sollicite, en même temps que la fabrique, des secours de l'État . . . . . 9,500 »

et du département . . . . . 3,000 »

36,000 »

Les sacrifices de l'établissement religieux sont considérables et ne sauraient être augmentés sans se départir des ressources qui sont nécessaires pour assurer le service du culte.

La commune, grevée d'une imposition extraordinaire de 0,20 c., jusqu'en 1882 et dont le budget ne peut s'équilibrer qu'en votant annuellement de nouveaux centimes, dont le nombre s'élève pour 1869 au chiffre énorme de 85, ne se trouve pas, non plus, dans une situation à pouvoir faire davantage.

Le Conseil d'arrondissement exprime le vœu que le secours demandé soit accordé.

La demande me paraît aussi justifiée, et je propose au Conseil général de l'accueillir favorablement.

Reconstruction de l'église de Bettignies. — Demande de secours.

L'Administration municipale de Bettignies a voté la reconstruction de l'église de cette commune, qui tombe en ruine.

L'exécution du projet présenté doit donner lieu à une dépense de 15,000 fr. et les ressources proposées pour y faire face, sont :

1° Produit des souscriptions volontaires	3,000	»
2° Produit d'un emprunt remboursable au moyen d'une imposition extraordinaire	4,000	»
3° Secours demandé à l'État	5,000	»
4° Secours demandé au département	3,000	»
	15,000	»

La commune de Bettignies ne compte que 192 habitants; elle ne possède aucun bien, fait usage des centimes pour les dépenses de l'instruction primaire et des chemins vicinaux, et se trouve dans la nécessité, pour assurer les divers services municipaux, de recourir à l'impôt direct.

La somme votée pour son église, représente le produit d'une imposition de 0,20 pendant 10 ans, et si l'on y ajoute le produit des souscriptions recueillies, on trouve que les fonds fournis par la commune équivalent à la même imposition pendant 16 ans.

De tels sacrifices justifient suffisamment le secours demandé au département, et je propose au Conseil général l'allocation en faveur de la commune de Bettignies, d'une somme de 3,000 francs pour le motif ci-dessus.

L'avis favorable du Conseil d'arrondissement d'Avesnes se trouve joint au dossier.

Commune d'Avelin. — Reconstruction de l'église et du presbytère d'Ennetières. — Demande de secours.

L'état de vétusté de l'église et du presbytère d'Ennetières, hameau dépendant de la commune d'Avelin, rend leur reconstruction nécessaire.

L'exécution des projets présentés doit donner lieu à une dépense de. . . . . 32,800 »

Les ressources votées pour y faire face, se composent ainsi qu'il suit :

Produit des souscriptions volontaires	14,000	»
Subvention de la fabrique	2,000	»
Produit d'un emprunt communal	6,000	»
Secours demandé à l'État	7,800	»
Secours demandé au département.	3,000	»
	32,800	»

Ces travaux, quoique d'une urgence incontestable, ont dû être ajournés jusqu'ici, à cause de la situation financière de la commune. Mais les habitants de la paroisse, voulant enfin obtenir une église convenable et suffisante, ont consenti à prendre à leur charge une grande partie de la dépense.

La fabrique intervient, de son côté, dans la limite de ses moyens.

Les sacrifices que s'imposent la fabrique et la commune donnent des titres à l'obtention du secours sollicité. Le Conseil d'arrondissement a émis un avis favorable à la demande,

Je prie, en conséquence, le Conseil général d'accorder à la commune d'Avelin un secours de 3,000 fr., payable en trois ans, pour aider au paiement de la dépense de reconstruction de l'église du hameau d'Ennetières.

Commune de Merckeghem. — Reconstruction de l'église. Demande de secours.

J'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général le projet présenté par l'Administration municipale de Merckeghem, pour servir à la reconstruction de l'église de cette commune, qui est vieille et lézardée dans toutes ses parties.

Il résulte des pièces produites, que l'exécution de ce projet doit donner lieu à une dépense

de.	45,000	»
pour le paiement de laquelle la commune s'est engagée pour	15,000	»
et la fabrique de l'église pour	15,000	»
Le complément, soit	15,000	»

est demandé à l'État et au département.

La commune de Merckeghem ne compte que 814 habitants, et d'après les instructions de M. le Ministre des Cultes, pour pouvoir participer aux secours de l'État, les projets de l'espèce, pour les localités de 500 à 1,000 âmes, ne peuvent s'élever au-delà du chiffre de 35,000 fr.

D'un autre côté, le Conseil d'arrondissement de Dunkerque n'a pas été consulté.

Je ne puis donc que proposer au Conseil, avant de statuer sur la demande de secours, d'engager l'Administration municipale de Merckeghem à diminuer l'importance de son projet, de manière à le ramener dans les proportions déterminées.

Reconstruction de l'église de Beaurain. — Demande de secours.

L'Administration municipale de Beaurain a voté la reconstruction de l'église de cette commune, qui tombe de vétusté et qui est insuffisante pour les besoins religieux d'une population de 500 habitants.

Le projet qui a été dressé à cet effet évalue la dépense à faire à la somme de 23,055 39

Les ressources votées pour y faire face, se composent ainsi qu'il suit :

Produit des souscriptions volontaires.	7,455	39
Valeur des matériaux de l'église actuelle	1,600	»
Emprunt remboursable au moyen d'une imposition extraordinaire.	2,000	»
Secours demandé au département.	3,000	»
Secours demandé à l'État	9,000	»
	23,055	39

La commune de Beaurain est l'une des plus pauvres du département ; elle supporte annuellement 273 c. additionnels pour insuffisance de revenus ordinaires et va se trouver, en outre, grevée pendant dix ans de 20 c. extraordinaires pour le remboursement de l'emprunt de 2,000 fr. ci-dessus mentionné. Il ne lui serait donc pas possible de faire davantage sans trop engager son avenir.

La fabrique de l'église possède à peine les ressources suffisantes pour satisfaire aux besoins du culte.

Dans cet état de choses, j'ai l'honneur de proposer au Conseil général l'allocation, en faveur de la commune de Beaurain, du secours de 3,000 fr. demandé pour la reconstruction de son église.

Le dossier comprend l'avis favorable du Conseil d'arrondissement de Cambrai.

Agrandissement de l'église d'Aniches.— Demande de secours.

L'église d'Aniches est devenue insuffisante par suite de l'accroissement assez considérable de sa population. En votant son agrandissement, le Conseil municipal a décidé en même temps l'érection d'un clocher.

La dépense est évaluée, d'après le devis produit, à 38,850 fr., et les ressources proposées sont :

Le produit d'un emprunt remboursable au moyen d'une imposition extraordinaire et des revenus de l'octroi ; des secours demandés à l'État et au département.

Il résulte de la délibération du Conseil municipal que l'emprunt à contracter est de 125,000 fr. et s'applique indistinctement aux travaux ci-dessus, à l'acquisition d'un terrain, à l'établissement d'une école de garçons et d'une mairie ; mais rien au dossier n'indique la somme affectée à l'église ni l'importance des secours demandés. D'un autre côté, la fabrique appelée à intervenir en première ligne n'a pas fait connaître le motif de son abstention et le Conseil d'arrondissement n'a pas émis d'avis.

Il ne m'est donc pas possible, en raison de la remise tardive du dossier, d'établir les titres que pourrait avoir la commune à l'obtention du secours qu'elle sollicite. Le Conseil général appréciera.

Séranvillers. — Reconstruction de l'église. — Demande de secours.

La paroisse de Séranvillers, qui se compose de cette commune et de celle de Forenville, ne possède qu'une église malsaine, insuffisante et dans un état de délabrement tel qu'elle ne peut être utilement restaurée.

Le Conseil municipal de cette première commune en propose la reconstruction et présente à ce sujet un projet s'élevant à. 30,390 01

Les ressources, proposées pour faire face à la dépense, sont les suivantes :

Produit des souscriptions volontaires	13,481 78
Subvention de la commune de Forenville	2,000 »
Valeur des matériaux de l'église actuelle	1,908 23
Secours demandé à l'État	10,000 »
Secours demandé au département.	3,000 »
	30,390 01

La commune de Séranvillers, dont la population est de 592 habitants, se trouve déjà grevée d'une imposition extraordinaire de 0,20 c., jusqu'en 1876, pour la construction d'une école de filles. Elle ne possède aucun bien et ne subvient à ses dépenses annuelles que par des centimes additionnels, dont le nombre s'élève, pour 1869, à 90.

Pour se procurer les fonds nécessaires, les habitants ont préféré se cotiser volontairement plutôt que de recourir de nouveau à l'imposition, et sont parvenus à réunir une somme qui représente à peu près la moitié de la dépense.

La petite commune de Forenville s'est engagée de son côté pour 2,000 fr.

La fabrique de l'église ne peut absolument rien faire.

Les sacrifices consentis, déjà considérables, ne devront pas, selon toute probabilité, se borner là ; car le grand nombre de demandes qui se produisent chaque année, ne permet pas d'espérer la totalité du secours sollicité de l'État.

La demande dont il s'agit paraît donc justifiée et en la soumettant au Conseil général avec l'avis favorable du Conseil d'arrondissement de Cambrai, j'ai l'honneur de lui proposer d'accorder à la commune de Séranvillers un secours de 3,000 fr., payable en trois annuités, pour la reconstruction de son église.

Orchies. — Restauration du beffroi.

Le Conseil général a bien voulu, l'année dernière, accorder à la ville d'Orchies une subvention de 1,000 fr. pour la restauration de son beffroi.

La dépense à faire est évaluée à 5,845 fr., mais la ville d'Orchies, dont les ressources sont extrêmement restreintes, se trouve dans l'impossibilité d'y faire face, nonobstant l'aide qui lui est accordée, et sollicite du département un nouveau secours de 1,000 fr.

Je pense qu'il y a lieu de prendre en considération cette demande, et je prie, en conséquence, le Conseil de vouloir bien accorder à la ville la nouvelle subvention de 1,000 fr. qu'elle réclame, en en inscrivant le montant au sous-chapitre XIII du budget de 1870.

SOUS-CHAPITRE XIV.

Dépenses diverses.

Indemnités de literies aux gendarmes.

Voir le rapport sur la gendarmerie, page 16.

Prisons départementales. — Indemnité de logement au Directeur.

Le Conseil général a bien voulu allouer, jusqu'à présent, un crédit de 500 fr. pour indemnité de logement à M. le Directeur des prisons départementales.

J'ai l'honneur de mettre sous ses yeux une demande de ce fonctionnaire tendant à obtenir que l'allocation départementale soit portée à 800 francs.

En raison de l'élévation du prix des loyers à Lille, son prédécesseur avait déjà sollicité, l'année dernière, une semblable augmentation.

M. Montaigne, depuis un an qu'il est installé, malgré ses actives recherches et sa bonne volonté, n'a pu trouver à se loger d'une manière convenable à moins de 800 fr. Il reproduit dès lors la même sollicitation.

Comme il ne serait pas juste que ce fonctionnaire, d'ailleurs très-méritant et très-digne d'intérêt, fût obligé de prélever sur ses modestes émoluments, le complément de ses frais de logement, j'ai l'honneur de proposer au Conseil général de vouloir bien accueillir sa demande et d'ouvrir, en conséquence, un crédit de 800 francs au budget de 1870.

Maisons d'arrêt de Lille et de Douai. — Indemmité de logement aux aumôniers.

Le Conseil général a voté, l'année dernière, un crédit de 1,100 francs pour être réparti, à titre d'indemnité de logement, entre MM. les Aumôniers des maisons d'arrêt de Lille et de Douai à raison de 500 francs au premier et de 600 francs au second.

En raison des motifs qui ont déterminé le vote de cette indemnité, j'ai l'honneur de proposer au Conseil général d'ouvrir un semblable crédit de 1,100 francs au budget de 1870.

Asile d'aliénées de Bailleul.

Le Conseil général, dans sa session de 1867, a décidé qu'il serait fait à l'asile d'aliénées de Bailleul, l'avance, à titre de prêt sans intérêt, d'une somme de 100,000 francs pour la construction des salles d'agitées et de gâteuses.

Sur cette somme de 100,000 fr., il a été ordonnancé en 1868		8,000 fr.
—	— 1869	46,000
		54,000
Reste à ordonnancer		46,000
Total égal		100,000

Un rapport du Directeur de l'asile de Bailleul, que j'ai réclamé et que j'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général, constate que les travaux auxquels l'allocation était affectée, sont à peu près terminés et qu'ils donneront lieu à une dépense de 110;000 francs environ. Le complément est à la charge de l'asile.

Dans cette situation, et comme les intentions du Conseil général ont été exactement suivies, j'ai l'honneur de lui proposer d'inscrire au budget de 1870 le solde du subside de 100,000 fr., soit 46,000 francs.

Palais-de-Justice de Lille. — Remplacement des registres de l'état-civil qui ont été détruits par un incendie en 1846.

Dans sa dernière session, le Conseil général a bien voulu voter une somme de 25,000 francs, payable en deux annuités de 12,500 fr. chacune en 1869 et en 1870, pour pourvoir aux frais de remplacement des registres de l'état-civil qui ont été détruits en 1846, dans l'incendie du Palais-de-Justice de Lille.

J'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil, une lettre en date du 31 juillet dernier, par laquelle le Greffier en chef du Tribunal, chargé du travail, m'informe que sur 150,000 actes à rétablir 100,000 environ sont recopiés, et que tout le travail sera achevé pour le 1er janvier prochain.

La première annuité ayant été payée, j'ai inscrit la seconde, soit: 12,500 fr. au budget de 1870.

Greffe du tribunal civil d'Hazebrouck. — Cartonnage des registres de l'État-Civil. — Demande d'allocation.

Les registres de l'état-civil déposés au greffe du tribunal d'Hazebrouck, dont les plus anciens remontent à plus d'un siècle, sont, pour une portion assez notable, dans un état de délabrement considérable et il serait urgent, dans l'intérêt de leur conservation, de les revêtir d'un nouveau cartonnage. Une allocation annuelle de 150 à 200 fr., permettrait de les remettre dans un bon état.

Le Conseil d'arrondissement d'Hazebrouck est d'avis qu'un crédit soit inscrit à cet effet au budget départemental.

En raison du caractère d'utilité que présente cette dépense, je propose au Conseil général l'inscription, au budget de 1870, d'un crédit de 200 fr. pour le nouveau cartonnage des registres de l'état-civil déposés au greffe du tribunal civil d'Hazebrouck.

Conseils d'hygiène et de salubrité.

Le Conseil général suit, chaque année, avec une vive sollicitude, les travaux des Conseils d'hygiène et de salubrité, travaux importants, qui intéressent tout à la fois la santé publique et la marche des établissements industriels.

Les rapports de l'année 1868, qui s'impriment en ce moment, ne sont pas moins remarquables que les précédents, et l'on y trouve des études approfondies sur de nombreuses questions qui se rattachent à la salubrité ou à l'hygiène des populations.

Ces rapports seront distribués à MM. les Membres du Conseil général dans les premiers jours de leur session.

Le Conseil général a fixé à 3,660 fr. le crédit attribué pour frais de bureau aux différents Conseils d'hygiène et de salubrité du département, savoir :

Conseil central à Lille	2,700	»
Conseil d'hygiène d'Avesnes	150	»
— de Cambrai.	120	»
— de Douai.	200	»
— de Dunkerque.	120	»
— d'Hazebrouck.	120	»
— de Valenciennes.	250	»
	3,660	»

Je propose l'inscription de la même somme au budget départemental de 1870.

Salubrité publique. — 1868-1869.

J'ai l'honneur de communiquer au Conseil général le rapport de M. l'Inspecteur départemental de la salubrité publique, sur la situation de ce service pendant l'année 1868-1869.

Il résulte des renseignements contenus dans ce rapport, et des faits portés directement à ma connaissance par les Administrations locales, que l'état de salubrité des cours d'eau a, comme les années précédentes, laissé à désirer dans un certain nombre de communes, surtout à la suite des chômages, cause d'insalubrité à laquelle il est difficile de remédier, mais que dans son ensemble la situation a été relativement satisfaisante.

Ainsi, les grandes chaleurs et la longue sécheresse de l'été de 1868 avaient fait justement craindre de graves conséquences pour la santé publique. Ces appréhensions ne se sont heureusement pas réalisées. Les grands cours d'eau navigables tels que l'Escaut, la Scarpe, la Haute et Basse-Deûle, la Lys, etc., n'ont donné, sauf dans des circonstances récentes, pendant le chômage sur la Deûle notamment, aucun signe d'altération notable des eaux. Ce résultat est dû principalement, d'une part, à la coïncidence des pluies de l'automne 1868 avec la reprise des travaux des sucreries et distilleries ; d'autre part, aux soins apportés par les industriels à la purification de leurs résidus de fabrication.

Dans les cours d'eau navigables moins importants tels que le canal d'Aire à La Bassée, le canal de Roubaix versant de la Deûle, la Lawe, la Bourre, etc., des signes intermittents de décomposition des matières déversées se sont produits ; jamais l'infection n'y a acquis la gravité de celle observée les années précédentes.

L'état des cours d'eau non navigables s'est aussi généralement amélioré. Sur divers points où des altérations se sont produites, le mal n'a pas duré, grâce aux recommandations de l'Administration et aux bonnes dispositions des industriels.

Des améliorations ont aussi été apportées dans l'exploitation de diverses industries. M. l'Ins-

pecteur cite particulièrement, à cet égard, les verreries, les fabriques de céruse, les filatures et tissages, les dépôts d'os et chiffons, les potasseries, les fabriques de noir animal, etc.

Les parties du service, signalées comme laissant particulièrement à désirer, seront de la part de l'Administration l'objet d'un examen attentif. Elle avisera au moyen de remédier aux situations, en conciliant l'intérêt général avec l'intérêt privé et les nécessités de l'industrie.

Je prie le Conseil général de vouloir bien allouer, comme les années précédentes, pour le service de la salubrité en 1870, un crédit de 5,500 fr., se divisant comme suit:

Traitement de l'Inspecteur départemental	5,000	»
Gratifications aux gardes-canaux chargés d'aider ce fonctionnaire dans ses opérations	500	»
	5,500	»

Épidémies.

J'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général un rapport du Conseil central d'hygiène et de salubrité sur l'ensemble du service des épidémies dans le département du Nord, pendant l'année 1868.

Il résulte de ce document que, l'année dernière, la santé publique a été généralement bonne dans le département et qu'on n'a eu à constater, dans quatre localités seulement, que des cas de variole, de rougeole, de fièvre muqueuse et de fièvre typhoïde. Ces affections n'ont présenté que fort peu de gravité.

MM. les Médecins des épidémies apportent toujours dans l'accomplissement de leur mission le zèle le plus éclairé et le dévouement le plus absolu.

Pour assurer le service pendant l'année prochaine, j'ai l'honneur de proposer au Conseil général d'inscrire au budget départemental de 1870 un crédit de 600 fr., égal à celui alloué à ce sujet depuis plusieurs années. — La dépense, pour 1868, s'est élevée à 180 francs.

Impressions.

J'ai l'honneur de proposer au Conseil général l'inscription au budget départemental de 1870 des crédits ci-après, conformes à ceux votés au budget de l'exercice courant, savoir :

1° Frais d'impression du procès-verbal des délibérations du Conseil général et du rapport du Préfet	6,800	»
2° Frais d'impression des budgets et comptes départementaux.	1,100	»
3° Frais d'impression des listes électorales, des listes du jury et des cartes d'électeurs	3,000	»

Le premier de ces crédits ne figurait au budget de 1868 que pour 5,750 francs, mais il a été insuffisant et pour permettre la liquidation complète de la dépense, je vous prie, Messieurs, d'autoriser le prélèvement sur les ressources disponibles de cet exercice, pour être inscrite au budget rectificatif, de la somme de 662 fr. 10 c. formant l'importance du déficit existant.

Je mets sous les yeux du Conseil le vœu émis par le Conseil d'arrondissement d'Hazebrouck, à l'effet d'obtenir l'inscription au budget départemental d'un crédit de 200 fr. pour l'impression de ses délibérations et du rapport du Sous-Préfet. Le Conseil général appréciera la suite qu'il pourrait y avoir lieu de donner à cette proposition.

Secours à d'anciens employés ou à leurs veuves.

Dans ses sessions précédentes le Conseil général a voté en faveur de différentes veuves d'employés, des secours dont le chiffre s'élève pour 1869, à la somme de 1,950 francs, répartie comme suit :

A la veuve Carrez, dont le mari était employé à la Préfecture			300	»
A la veuve Landrieu,	id.	id.	200	»
A la veuve Rains,	id.	id.	300	»
A la veuve Botto,	id.	id.	300	»
A la veuve Desmulliez,	id.	id.	150	»
A la veuve Boussemart, dont le mari était employé aux archives			300	»
A la veuve Delmotte,	id.	id.	200	»
A la veuve Dugabelle,	id.	id.	200	»

Ces personnes paraissant toujours digne d'intérêt et leur situation n'ayant pas changé jusqu'à ce jour, je propose le renouvellement des mêmes secours pour 1870.

Frais de bureau et menues dépenses du Greffe du Conseil de Préfecture.

La somme de 800 francs votée au budget départemental de 1868, pour l'acquit des menues dépenses et des frais de bureau du Greffe du Conseil de Préfecture, a trouvé entièrement son emploi.

Le nombre d'affaires soumises audit Conseil, qui tend toujours à augmenter, ne doit pas faire espérer une diminution de dépenses.

J'ai l'honneur, en conséquence, de proposer au Conseil général l'inscription au budget de 1870 du crédit ordinaire de 800 francs.

Concierges de la Préfecture.

J'ai l'honneur de proposer au Conseil général l'allocation au budget de 1870 du crédit ordinaire de 1,400 fr. pour le traitement des concierges de la Préfecture, savoir :

Concierge de l'hôtel	1,200	»
Concierge des bureaux	200	»
	1,400	»

Belles actions

Les gratifications accordées en 1868 sur le crédit de 1,400 fr. pour actes de courage et de dévouement, se sont élevées à la somme de 1,035 fr., qui a été répartie de la manière suivante :

1	gratification	à 10	10
4	id.	à 15	60
20	id.	à 20	400
15	id.	à 25	375
1	id.	à 30	30
4	id.	à 40	160
45		Total égal	1,035

Parmi les 45 personnes récompensées, 19 ont sauvé des individus en danger de se noyer ; 17 ont fait preuve de dévouement dans les incendies ; 4 sont descendues dans des puits ou fours à chaux pour y porter secours à des personnes menacées d'asphyxie ; 3 ont arrêté des malfaiteurs dangereux ; 1 à maitrisé des chevaux emportés, enfin la dernière, s'est signalée un poursuivant et en abattant un chien enragé.

Quelques-unes des gratifications accordées, qui s'appliquaient à des mineurs, ont été converties en livrets de caisse-d'épargne.

De son côté, M. le Ministre de l'Intérieur sur ma proposition, a bien voulu décerner, comme récompense d'actes de cette nature, des médailles d'honneur au nombre de 47, dont une en or, de deuxième classe, 8 en argent de première classe et 38 en argent de deuxième classe.

Enfin le Gouvernement belge a décerné une médaille à un marinier du département du Nord, qui avait exposé sa vie pour sauver une personne en danger de se noyer.

Ces témoignages de la reconnaissance publique produisent toujours un excellent effet, et entretiennent une émulation utile parmi les populations.

J'ai l'honneur de proposer au Conseil général de maintenir le crédit de 1,400 francs au budget de 1870.

Traitement des concierges des Palais-de-Justice de Lille, de Dunkerque et de Valenciennes.

J'ai l'honneur de proposer au Conseil général l'inscription au budget départemental de 1870 d'un crédit de 1,700 francs, pour le traitement des concierges des Palais-de-Justice de Lille, de Dunkerque et de Valenciennes.

Ce crédit, conforme à celui voté précédemment pour cet objet, se répartit comme suit :

Concierge du Palais-de-Lille	de Lille	800	»
Id,	Id. de Dunkerque.	600	»
Id.	Id. de Valenciennes	300	»
		1,700	»

Taxations pour travaux d'intérêt public à la charge des particuliers.

Conformément aux instructions ministérielles, un crédit de 20,000 fr. a été inscrit au sous-chapitre XIV du budget de 1869, pour le paiement, à titre d'avance, des taxes de curage d'office des cours d'eau non navigables et des taxations dues aux Ingénieurs et Agents des Ponts-et-Chaussées et des Mines à raison de l'instruction des affaires relatives aux exploitations d'usines ou autres analogues, sauf recouvrement au profit du département à la charge des intéressés.

Ce crédit paraît devoir suffire pour le service de l'année. En conséquence, je prie le Conseil général d'allouer au budget de 1870, sous-chapitre XIV, un pareil crédit de 20,000 fr. qui se balancera par un article de recette de même somme inscrit parmi les produits éventuels départementaux de la même section.

Frais d'études de Chemins de fer.

Dans ses sessions de 1865, 1866 et 1867, le Conseil général a alloué trois crédits montant ensemble à 13,000 fr., pour frais d'études de Chemins de fer d'intérêt local.

Diverses sommes montant ensemble à	3,554	»
ont été dépensées en 1866 et 1867 sur les crédits. J'ai dû y imputer également cette année pour les études du Chemin de fer de Somain à Roubaix et Tourcoing, d'Erquelines à Fourmies, de Calais à Dunkerque (section du Nord), et de Cambrai à la frontière par Le Quesnoy et Bavay, études qu'il a fallu produire à l'appui de la demande du Conseil général pour la concession de nouvelles lignes, une somme de.	5,073	»
Pareille imputation avait eu lieu pour l'étude d'un Chemin de Caudry au Quesnoy	1,000	»
M. Menche de Loisne, Ingénieur ordinaire à la résidence de Lille, réclame en outre par son rapport ci-joint, le paiement des frais de l'étude qu'il a faite de la partie de Merville à Berguette du Chemin de fer d'Armentières à Berguette. . .	1,079	12
Enfin M. Crapez, Maire de Bavai, membre du Conseil général, expose dans une lettre du 12 mai dernier, qu'un groupe d'industriels dont il fait partie a fait faire l'étude d'un Chemin de fer d'intérêt local, destiné à desservir le canton de Bavai, et demande une subvention du tiers de la dépense de ces études qui s'est élevée a 1,747 fr. 85 c., soit de.	582	25
	11,217	37

L'étude complémentaire faite par M. Menche de Loisne était indispensable, et celle qui a fait l'objet de la démarche de M. Crapez a été, ainsi que le reconnaissent MM. les Ingénieurs, utile à la rédaction du projet du Chemin de Cambrai à la frontière. Il y a donc lieu de pourvoir à ces deux articles de dépenses.

Mais les crédits qui s'élèvent à	13,000 »
ne laisseront libre qu'une somme de.	1,781 63
Je prie donc le Conseil général de vouloir bien mettre à ma disposition un nouveau crédit de la somme de.	1,200 »

pour, avec le reliquat ci-dessus, faire face aux dépenses des études nouvelles qu'il pourrait y avoir lieu d'autoriser.

Rôles et avertissements auxiliaires de fermiers.

Le crédit voté annuellement par le Conseil général, pour couvrir les frais de division de cotes de la contribution foncière et des portes et fenêtres entre propriétaires et fermiers, et de la remise à ces derniers d'avertissements spéciaux, a été pour 1868 de 6,440 fr., qui a reçu son emploi jusqu'à concurrence de 6,420 fr. 02 c. L'excédant des recettes a été de 19 fr. 98 c.

Le même crédit alloué en 1868 pour les dépenses de 1869, présentera aussi un léger excédant, selon toute probabilité.

Je pense donc, Messieurs, que les besoins de ce service seront assurés en 1870, par le maintien au budget départemental du même crédit de 6,440 fr., calculé sur 161,000 cotes.

J'ai l'honneur de proposer cette allocation au Conseil général.

Dépenses imprévues.

Le budget départemental comprend, chaque année, un crédit de 1,000 francs pour dépenses imprévues.

En préparant mes propositions pour 1870, j'ai cru convenable de laisser à la disposition du Conseil général un fonds qui lui permette d'accorder les allocations dont il désirerait prendre l'initiative.

A cet effet, j'ai laissé sans affectation un crédit de 18,076 fr. 23 c. dont 1,000 francs seraient maintenus pour dépenses imprévues. Le complément, si le Conseil général ne jugeait pas à propos de l'employer, pourrait être ajouté au crédit des aliénés ou à celui des enfants assistés.

Préfecture. —Redevance pour une prise d'eau dans un canal communal.

J'ai l'honneur de proposer au Conseil général l'inscription au budget 1870 du crédit ordinaire de 2 fr., pour le paiement de la redevance à payer à la ville de Lille, à raison d'une prise d'eau dans un canal lui appartenant et passant sous le jardin de la Préfecture.

Traitements des gardiens des pyramides de Denain et de Cysoing.

J'ai l'honneur de proposer au Conseil général l'inscription au budget de 1870 du crédit ordinaire de 250 fr., pour le traitement des gardiens des pyramides de Denain et de Cysoing.

Carte de l'arrondissement de Dunkerque.

M. Ternant, agent-voyer principal de l'arrondissement de Dunkerque, vient de dresser une carte au 40/1000; de cet arrondissement qui remplacera avantageusement celle publiée, il y a vingt-cinq ans, au moins, et dont l'édition est épuisée.

Cette carte sera d'une grande utilité pour les services administratifs. Mais l'auteur ne saurait par lui-même couvrir les frais de publication, et le Conseil d'arrondissement de Dunkerque propose de l'y encourager par une subvention sur les fonds du département..

Suivant l'avis de M. l'Agent-voyer en chef du département, je propose au Conseil général d'accorder à M. Ternant une allocation de 1,500 fr. pour la publication de la carte dont il s'agit aux conditions spécifiées par ce chef de service dans son rapport ci-joint.

Travail des enfants dans les manufactures.

J'ai eu l'honneur de donner connaissance au Conseil général, dans sa session extraordinaire du mois de janvier dernier, des nouvelles dispositions qui chargent les ingénieurs des mines de remplir, dans leurs circonscriptions respectives, les fonctions d'Inspecteurs du travail des enfants dans les manufactures. J'ai appelé en même temps la sollicitude du Conseil général sur un agent méritant, M. Dupont, qui, depuis quinze années, remplissait les fonctions d'Inspecteur spécial du travail des enfants dans le département du Nord, et, sur ma proposition, le Conseil a bien voulu décider que M. Dupont continuerait à toucher son traitement de 1869, sous la condition qu'il se tiendrait à la disposition de MM. les Ingénieurs des mines pour les aider dans l'accomplissement de leur mission.

La position de M. Dupont, à ce point de vue, a été régularisée par un décret impérial du 27 mars 1869, dont j'ai l'honneur de donner communication au Conseil général. Ce décret dispose que dans les départements où des Inspecteurs spéciaux du travail des enfants dans les manufactures ont été institués à l'aide de fonds votés par les Conseils généraux, et où ces Conseils continueraient d'inscrire à leurs budgets les allocations nécessaires, ces Inspecteurs seront maintenus dans leurs fonctions et les exerceront sous la direction des Ingénieurs des mines de la circonscription à laquelle ils sont attachés.

J'ai l'honneur de mettre également sous les yeux du Conseil général les premiers rapports que j'ai reçus de MM. les Ingénieurs des mines sur l'exécution de la loi de 1841 dans le département du Nord. Le nouveau service n'ayant été mis en vigueur qu'à partir du 1er janvier 1869, ces rapports ne peuvent contenir des renseignements aussi complets que ceux que présenteront leurs rapports ultérieurs. Ces documents signalent même les difficultés qu'éprouvent MM. les Ingénieurs des mines pour concilier les nouvelles attributions qui leur sont confiées avec les obligations considérables que leur imposent déjà les devoirs se rattachant à leurs fonctions. M. l'Ingénieur en chef demande que l'on mette un sous-inspecteur à la disposition de MM. les Ingénieurs ordinaires dans chacun des deux arrondissements minéralogiques de Lille et de Valenciennes.

Je considère cette proposition comme justifiée et je pense que son adoption pourrait avoir

pour effet de conserver à M. Dupont, dont le Conseil général s'est déjà occupé avec une si généreuse sollicitude, une position suffisamment convenable. Il s'agirait de maintenir au budget départemental de 1870 le crédit ordinaire de 5,000 fr., et de décider que cette somme serait répartie :

1° 3,000 fr. à M. Dupont, qui deviendrait définitivement l'auxiliaire de M. l'Ingénieur ordinaire des mines de Lille ;

2° 2,000 fr. à l'Inspecteur spécial qui serait mis à la disposition de M. l'Ingénieur ordinaire de Valenciennes.

La position de M. Dupont se trouverait un peu amoindrie, mais, par compensation, il n'aurait plus à pourvoir aux voyages dispendieux qu'il était obligé de faire dans les arrondissements de Valenciennes, Avesnes et Cambrai.

Le budget départemental comprenait aussi un crédit de 200 fr. pour frais d'impressions relatives à l'inspection du travail des enfants. Cette somme serait mise, par moitié, à la disposition des deux ingénieurs ordinaires des mines.

Si le Conseil général croyait devoir admettre cette double proposition, le crédit de 1870 serait maintenu au chiffre de 5,200 fr.

Le Conseil d'arrondissement d'Hazebrouck exprime le désir qu'il y aurait lieu d'associer à MM. les Ingénieurs des mines les membres de la Commission instituée par la loi du 22 mars 1841, dont la surveillance a toujours produit une salutaire influence sur les enfants occupés dans les manufactures. — C'est un vœu que j'ai moi-même manifesté à M. le Ministre.

Le Conseil d'arrondissement de Douai renouvelle le vœu que le travail des enfants dans les mines soit réglementé comme il l'est dans les manufactures. — Ce vœu trouvera, je l'espère, sa réalisation dans le projet modificatif de la loi de 1841, qui est actuellement soumis à l'examen du Conseil d'État.

Société des Régates. — Dunkerque.

Le club des régates fondé à Dunkerque, il y a cinq ans, en vue de favoriser les études nautiques, obtient, chaque année, du Conseil général, un subside de 300 fr.

Ses courses auront lieu cette année, les 5 et 6 septembre.

L'institution des Régates de Dunkerque a un but éminemment utile et est un puissant encouragement pour les marins. Elle mérite l'intérêt que le Conseil général a bien voulu lui porter dès sa création, et j'ai l'honneur de proposer de la comprendre, comme antérieurement, pour 300 fr. dans la répartition des encouragements du département, exercice 1870.

SOUS-CHAPITRE XV.

Dépenses arriérées.

Caserne de Gendarmerie. — Travaux. — Depense arrierée.

Les sieurs Fourmaux, Tranchant, Louis et Tranchant, Alexandre, ont présenté, appuyée de mémoires, une réclamation tendant à obtenir le paiement de travaux montant ensemble à 1,066 fr. 98 c., exécutés par eux, en 1867, à la caserne de gendarmerie de Cambrai.

M. l'architecte Marteau, chargé en 1867 du service des bâtiments départementaux dans tout le département, a été appelé à examiner cette réclamation. Il avait donné des ordres pour l'exé-

cution des travaux dont il s'agit, mais dans la limite de 380 fr., chiffre du crédit disponible ; c'est sans son intervention que le supplément de dépense a été effectué. Il s'est refusé par ce motif à l'admission des mémoires. La liquidation des dépenses est, par suite, restée en suspens.

M. l'architecte De Baralle a été chargé à son tour, comme successeur de M. Marteau, pour le service départemental de l'arrondissement de Cambrai, d'examiner les mémoires des réclamants. Un examen attentif lui a fait reconnaître que les travaux, commandés en grande partie, paraît-il, par le maréchal-des-logis de la brigade de Cambrai, avaient leur utilité, mais qu'ils n'ont pas été généralement exécutés avec l'ordre et le soin désirables, et que la plupart des prix portés aux mémoires sont exagérés. Il a conclu, en conséquence, à l'admission des réclamations sous réserve des réductions ci-après indiquées :

Mémoire du sieur Tranchant, Alexandre, maître maçon, montant à 636 fr. 23. — Réduction à	342 04
Mémoire du sieur Tranchant, Louis, maître maçon, montant à 249 fr. 25. — Réduction à	220 06
Mémoire du sieur Fremaux, montant à 181 fr. 50. — Réduction à	154 55
La dépense portée par les mémoires à 1,066 fr. 98 serait ainsi réduite à fr. . .	716 65

Les réclamants ont, par des déclarations souscrites sur leurs mémoires, donné leur adhésion aux réductions.

Le Conseil d'arrondissement de Cambrai a aussi émis un avis favorable, sur la proposition de M. l'architecte De Baralle.

La solution proposée paraissant équitable, j'estime également qu'il y a lieu de l'adopter.

J'ai l'honneur de proposer, en conséquence, au Conseil général l'admission, pour la somme de 716 fr. 65 c., des dépenses dont il s'agit, et l'inscription au sous-chapitre des dépenses arriérées du budget de 1870, d'un crédit de pareille somme à l'effet de pourvoir au paiement de ces dépenses.

Je joins au présent rapport la réclamation des sieurs Fourmaux et Tranchant, ainsi que les diverses pièces de l'instruction dont elle a été l'objet.

Moyens de transport à des voyageurs indigents. — Dépenses arriérées.

Par suite d'un retard dans la production de deux états s'élevant ensemble à 9 fr. 15 c. pour frais de transport de voyageurs indigents, en 1868, le paiement de ces dépenses n'a pu être effectué avant la clôture de l'exercice.

Ces dépenses sont dues :

7 fr. 50 c. au chemin de fer du Nord ;
1 fr. 65 c. au département de l'Oise.

Comme elles sont régulièrement justifiées, j'ai l'honneur de proposer au Conseil général de vouloir bien ouvrir un crédit de ladite somme de 9 fr. 15 c. au budget de 1870. (Chapitre des dépenses arriérées.)

Gendarmerie. — Dépenses arriérées.

Le crédit ouvert au bubdget départemental de 1868, sous chapitre XVI, article 1^er^ pour indemnité de literies aux gendarmes, était de. . . . . 1,500 »

Les dépenses applicables à cet objet, ainsi qu'il résulte des états ci-annexés, se sont élevées à 1,718 61

D'où il est résulté une insuffisance de. 218 61

D'un autre côté deux mémoires également ci-joints, s'élevant à8 fr. 80 c. pour frais de ramonage des cheminées des casernes de gendarmerie de Valenciennes et de Saint-Amand, produits après la clôture de l'exercice, n'ont pu être acquittés, ci. 8 80

Ensemble 227 41

J'ai l'honneur de prier le Conseil général de vouloir bien inscrire au budget départemental de 1870 un crédit égal de 227 fr. 41 c. (dépenses arriérées).

SOUS-CHAPITRE XVI.

Instruction publique.

Lycées, Colléges et École normale primaire du département. — Inspection.

Par une dépêche du 3 juin 1869, M. le Recteur de l'Académie de Douai me demande de proposer au Conseil général d'ouvrir au budget départemental un crédit de 3,000 fr., à titre de subvention pour l'inspection des Lycées et des Colléges, ainsi que de l'École normale primaire du département.

Cette proposition est venue à la suite d'observations qui ont été présentées lors de la dernière session du Conseil académique sur l'insuffisance de l'inspection des établissements universitaires, telle qu'elle est organisée aujourd'hui. Il est difficile, en effet, que des Inspecteurs généraux, qui ne viennent qu'à des intervalles éloignées, puissent suivre avec la sollicitude qu'ils exigent la situation et les progrès des études dans les dix-huit établissements importants que possède le département du Nord.

J'ai été personnellement frappé des considérations qui ont été exprimées et je l'ai dit au Conseil académique. L'état de choses actuel impose les plus sérieux devoirs à l'Administration. L'avenir de la jeunesse y est intéressé. L'inspection, pour être utile et efficace, doit être constante et assidue ; les maîtres et les élèves ne peuvent qu'y gagner.

La proposition de M. le Recteur est la suite de ces observations. J'ai promis d'en entretenir le Conseil général, et comme la question mérite toute sa sollicitude, j'ai l'espoir qu'il voudra bien accueillir avec bienveillance la demande qui lui est faite. J'ai inscrit, par prévision, le crédit de 3,000 fr. au projet du budget départemental pour 1870.

146 *Inspection académique. — Frais de bureau.*

Le Conseil général a bien voulu, depuis plusieurs années, porter à 1,200 fr. le crédit inscrit au budget départemental pour les frais de bureau de l'Inspection académique.

Cette allocation est destinée non-seulement à assurer une position plus convenable à M. l'Inspecteur d'académie, mais encore à le récompenser du zèle éclairé et du dévouement sans bornes qu'il ne cesse d'apporter dans l'accomplissement de ses importantes fonctions.

A ce double titre, le chiffre de 1,200 fr. est justifié à tous égards. J'ai l'honneur de proposer au Conseil général d'en maintenir l'inscription au budget départemental de 1870.

Lycées impériaux. — Élèves boursiers.

J'ai l'honneur de communiquer au Conseil général les notes annuellement fournies par MM. les Proviseurs des lycées impériaux de Lille et de Douai sur les élèves entretenus, en tout ou en partie, sur les fonds du département, dans ces deux établissements.

Il en résulte que ces élèves se conduisent généralement bien, qu'ils tiennent un bon rang dans leurs études et qu'ils justifient ainsi la bienveillance dont ils ont été l'objet.

L'année dernière, le Conseil général a bien voulu porter de 10 à 12 le nombre des bourses départementales dans les lycées de Lille et de Douai. Ces douze bourses donnent lieu à une dépense annuelle de 9,600 francs, dont j'ai l'honneur de proposer l'inscription au budget départemental de 1870.

Lycée Impérial. — Bourses pour l'enseignement spécial.

M. le Proviseur du Lycée Impérial de Lille exprime le désir que le département veuille bien fonder au Lycée quelques bourses pour l'enseignement spécial. M. le Proviseur fait valoir, à l'appui de sa demande, que l'enseignement spécial, pour lequel l'État et la Ville ont déjà institué des encouragements, est destiné à former pour l'industrie des auxiliaires éclairés et habiles.

Le département entretient au Lycée six bourses pour les études classiques. Il en entretient onze autres à l'École des Arts industriels et des Mines de Lille, non compris celles qui existent depuis longues années à l'École Impériale d'Arts et Métiers de Châlons. Ces derniers encouragements s'appliquent à l'enseignement spécial.

Le Conseil général appréciera s'il lui est possible d'accueillir le vœu exprimé par M. le Proviseur du Lycée Impérial de Lille.

BUDGET DES DÉPENSES DÉPARTEMENTALES DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE

Pour l'exercice 1870.

En exécution de l'article 247 du règlement général de comptabilité du Ministère de l'Instruction publique, j'ai l'honneur de soumettre au Conseil général mes propositions pour la formation du budget des dépenses départementales de l'Instruction publique de l'exercice 1870.

Ce budget, qui se divise en budget ordinaire, budget extraordinaire et budget rectificatif, ne présente pas sèulement, comme précédemment, les dépenses de l'Instruction primaire; il s'étend aussi, conformément à la loi du 18 juillet 1866, aux services de l'Administration académique, de l'instruction secondaire et de l'instruction supérieure.

1° Budget ordinaire.

Les dépenses du budget ordinaire sont réparties en quatre sous-chapitres :

Le premier comprend le service académique et les dépenses de l'instruction supérieure et secondaire : il est doté par le Conseil général sur les centimes ordinaires départementaux. Chaque article de ce sous-chapitre a fait l'objet de propositions spéciales reportées autre part.

Les trois autres sous-chapitres, dont nous nous occuperons exclusivement ici, sont réservés aux dépenses de l'instruction primaire. Il est pourvu à ces dépenses au moyen des trois centimes additionnels autorisés par l'article 40 de la loi du 15 mars 1850 et par l'article 14 de la loi du 10 avril 1867. Le produit, pour 1870, en est évalué à 326,127 fr. 04 c.

Je prie le Conseil de vouloir bien voter cette ressource dont la répartition entre les sous-chapitres II, III et IV du budget ordinaire pourrait être faite ainsi qu'il est indiqué ci-après, d'après les besoins prévus de l'exercice prochain.

SOUS-CHAPITRE II. — DÉPENSES OBLIGATOIRES.

I. — *École normale de Douai.*

Le budget spécial de l'École normale que je place sous les yeux du Conseil général, avec l'avis de M. le Recteur et du Conseil départemental de l'Instruction publique, conformément aux instructions ministérielles, s'élève, pour 1870, à 52,860 fr. Comparé avec le budget de l'exercice précédent, il y a augmentation des dépenses ordinaires et diminution des dépenses extraordinaires; en somme, augmentation de 1,991 fr.

Dépenses ordinaires.

Le nombre des élèves, qui est actuellement de 68, serait, par suite de l'agrandissement des bâtiments, porté à 72 en 1870, dont 6 pensionnaires, 17 demi-boursiers (1 de l'État, 16 du département), et 49 boursiers (4 de l'État et 45 du département).

En raison de l'élévation du prix des denrées alimentaires et de l'insuffisance du crédit affecté à la nourriture, la Commission de surveillance demande que le prix de la pension soit élevé de 400 à 420 fr. d'où résulterait, pour le département une augmentation de dépense de 2,980 fr., pour l'État de 90 fr. Cette demande, justifiée par le déficit constaté dans la caisse de l'École, pour la gestion de 1868, me paraît devoir être accueillie.

La Commission de surveillance sollicite aussi l'ouverture d'un nouveau crédit de 650 fr. applicable, savoir :

500 fr. au traitement d'un maître de dessin;

150 fr. au traitement d'un maître chargé d'apprendre aux élèves le maniement du fusil.

A plusieurs reprises, l'attention de la Commission de surveillance a été appelée, sur le dessin, soit par M. le Recteur, soit par MM. les Inspecteurs généraux. Cette matière d'enseignement, en souffrance depuis quelques années, malgré l'aptitude du maître-adjoint qui en est chargé, a peut-être, dans le Nord, plus d'importance que dans aucun autre département. Le dessin, en effet, est indispensable pour les ouvriers des manufactures : c'est l'écriture de l'industrie. En vue de remédier à cette situation, l'enseignement du dessin serait confié à un maître spécial à partir du 1er janvier prochain.

Un décret en date du 3 février dernier a rendu la gymnastique obligatoire dans les Écoles primaires, les Lycées et les Écoles normales, et dans le programme des exercices des Écoles normales, arrêté par M. le Ministre, se trouvent ceux du maniement du fusil. La demande du crédit de 150 fr. n'est donc qu'une conséquence de cette mesure.

Le crédit pour frais d'assurance contre l'incendie des bâtiments et du mobilier a été porté de 70 fr. à 80.

Dépenses extraordinaires.

Les dépenses extraordinaires ont pour objet : 1° La construction d'un fourneau pour la cuisine (900 fr.); 2° l'acquisition de fumier pour le jardin d'expériences (400 fr.); l'acquisition de linge pour l'infirmerie (250 fr.). Au total 1,550 fr.

Ces dépenses étant reconnues nécessaires aux besoins du service, je ne puis que proposer au Conseil de vouloir bien voter un crédit égal.

Tous les élèves-maîtres sortant de l'École normale ont reçu sur les fonds du département, à défaut des ressources de l'établissement, l'indemnité de 100 fr. à laquelle ils ont droit d'après l'article 4 du décret du 19 avril 1862. Cette faveur a aussi été étendue aux élèves-maîtresses du Cours normal.

Les ressources propres de l'École étant de 10,060 fr. la subvention sollicitée sur les fonds du département, pour assurer le service, en 1870, s'élève à 44,350 fr. (42,800 fr. pour dépenses ordinaires et 1,550 fr. pour dépenses extraordinaires). J'ai inscrit un pareil crédit au budget départemental, savoir : la première partie à l'article 1er du sous-chapitre II, la seconde, pour ordre, à l'article 2 du sous-chapitre III.

II. — *Frais d'impression de la Commission d'examen et des réunions trimestrielles des délégués cantonaux.*

Ces frais se composent, comme l'année dernière :

1° De 150 fr. pour la Commission d'examen;

2° De 300 fr. pour impressions nécessaires au service de MM. les Délégués cantonaux.

III. — *Complément des dépenses ordinaires des écoles primaires publiques.*

J'ai l'honneur de communiquer au Conseil l'état des dépenses présumées des écoles primaires publiques pour 1870.

D'après cet état dressé, selon les instructions ministérielles, au moyen des délibérations prises par les Conseils municipaux en session de février, la dépense à laquelle le département doit pourvoir s'élève à 143,993 fr.; elle était de 134,502 fr. au budget de 1869, soit une augmentation de 9491 fr., qui s'explique, malgré le mouvement ascensionnel de la rétribution scolaire, par la création de nouvelles écoles et par la concession de subventions dépar-

tementales plus élevées en faveur d'un certain nombre de communes pauvres. Le Conseil sait que ce crédit est destiné à compléter les traitements :

1° Des instituteurs au minimun fixé par la loi, par le décret du 19 avril 1862, ou par le classement ;

2° Des instituteurs-adjoints ;

3° Des femmes chargées de donner des leçons de couture aux jeunes filles qui fréquentent les écoles mixtes, et à venir en aide aux communes dans les frais accessoires de la tenue des écoles et des cours d'adultes.

Il peut aussi être prélevé, sur ce même crédit, des subventions en faveur des communes qui auraient établi la gratuité absolue dans leurs écoles. Mais toutes les demandes présentées à cet effet ayant été rejetées, cette année, par le Conseil départemental de l'Instruction publique, en raison de l'élévation des subventions sollicitées et du classement, il s'ensuit qu'aucune partie dudit crédit n'est applicable aux écoles gratuites en 1870.

La gratuité des écoles n'est autorisée que dans les communes dont les ressources sont suffisantes pour faire face à la dépense.

SOUS-CHAPITRE III.

Dépenses facultatives.

I. — *Subventions aux communes pour constructions et appropriations de maisons d'école de garçons.*

La situation matérielle des écoles de garçons s'améliore sensiblement chaque année, grâce aux larges subventions de l'État et du département, et le temps n'est pas éloigné où chaque commune, même la plus pauvre, sera, pour le plus grand bien du service, propriétaire de sa maison d'école de garçons. L'administration ne négligera rien pour qu'il en soit ainsi.

On ne compte plus que 17 communes, dans le département, qui n'ont pas encore satisfait au vœu de la loi à cet égard; d'autres travaux communaux auxquels on a dû donner la priorité, et l'insuffisance des ressources, ne l'ont pas permis jusqu'à présent.

Le crédit affecté à cette partie du service, en 1870, est de 25,984 fr. 04 c.

II. — *Dépenses extraordinaires de l'École normale.*

Ce crédit, dont il a été question à l'article 1^er^ du sous-chapitre II, est de 1,550 fr.

III. — *Subvention pour l'établissement et l'entretien des écoles de filles.*

Ainsi que le constate le rapport précédent du Conseil départemental de l'Instruction publique, 9 écoles publiques de filles ont été ont créées depuis la dernière session du Conseil général, soit par suite du dédoublement d'écoles mixtes, soit autrement. Dans la plupart des communes les ressources font défaut, non seulement pour la bonne installation des écoles, mais encore pour l'entretien; il est donc de toute nécessité que l'État et le département interviennent, et dans une grande proportion.

L'administration stimule constamment le zèle des communes et les engage, par tous les moyens en son pouvoir, à se procurer, partout où il y a lieu, ces établissements indispensables.

Une somme de 25,000 fr. est destinée à cette dépense. Ce crédit, avec celui de l'État, me paraît suffisant pour satisfaire aux demandes de subvention qui se présenteront pendant l'année.

IV. — *Subvention pour l'établissement et l'entretien de salles d'asile.*

J'ai la satisfaction d'annoncer au Conseil que le nombre des salles d'asile publiques du département s'est accru de 10 pendant la dernière année scolaire; il est actuellement de 222. Les enfants reçoivent, dans ces utiles établissements, des soins affectueux et intelligents qui contribuent à leur développement physique, leur donnent des idées premières d'éducation et préparent leurs facultés intellectuelles pour l'instruction. De sorte que de là, ils arrivent aux écoles publiques avec l'aptitude nécessaire pour comprendre les leçons des maîtres et des maîtresses et profiter de l'enseignement primaire.

Rien n'a été épargné pour propager les salles d'asile et pour leur procurer des locaux appropriés à leur destination.

Le crédit de 4,000 fr. alloué au précédent budget restera le même pour 1870.

V. — *Cours normal d'institutrices.*

La communauté des Dames de Flines, qui est chargée de l'instruction des élèves-maîtresses du département, continue à mériter de plus en plus les éloges du Conseil général pour la manière dont elle s'acquitte de cette délicate mission. Les institutrices qui sortent de cette maison ont tout à la fois l'instruction et l'éducation; elles se font remarquer par leur savoir et leur modestie; elles passent les épreuves pour le brevet de capacité avec une grande supériorité et font, par suite, dans les communes où on les place, des institutrices modèles.

Le nombre des élèves est toujours de 36, dont 30 boursières du département et 6 boursières de l'État.

Le Conseil général allouera donc avec empressement, au profit des Dames de Flines, la somme fixée ordinairement au budget de l'Instruction primaire pour le cours normal d'institutrices.

VI. — *Subventions pour acquisitions de livres de classes destinés aux élèves indigents des écoles communales.*

L'article 24 de la loi du 15 mars 1850 porte : « L'enseignement primaire est donné gratuitement à tous les enfants dont les familles sont hors d'état de le payer. » Ce principe est largement appliqué ici.

Mais il ne suffit pas d'offrir l'instruction gratuite aux élèves indigents, il faut encore leur donner les fournitures classiques dont ils ont besoin. Malgré les sommes votées à cet effet par un très-grand nombre de Conseils municipaux, le crédit départemental que vous affectez depuis longues années à cet objet, me paraît toujours aussi nécessaire et je l'ai maintenu au budget de 1870.

VII. — *Bibliothèques scolaires. — Subventions pour achat de livres.*

L'institution des bibliothèques scolaires tend à se développer dans le département du Nord. Nous en comptons aujourd'hui 243 renfermant 30,584 volumes, dont 9,245 livres de classe pour les élèves indigents et 21,159 livres de lecture à prêter aux familles. Sur ce nombre, 4,572 ont été donnés par l'État, 4,138 par le département, 4,080 par les particuliers et 17,794 ont été achetés par les communes. On sait que, bien que placées dans les salles de classe, sous la surveillance des instituteurs, ces bibliothèques sont à la disposition des habitants qui peuvent puiser ainsi, dans des ouvrages à la portée de tout le monde, des renseignements pratiques, des notions exactes sur l'histoire de notre pays, sur l'hygiène, les sciences naturelles et l'industrie. Le nombre des prêts aux familles, en 1868, s'est élevé à 31,122. Ces modestes collections n'ont donc pas seulement une utilité incontestable pour les enfants et pour les maîtres, mais elles présentent encore un caractère d'utilité générale déjà apprécié par le Conseil.

Aux termes d'un règlement ministeriel, aucun livre ne peut être placé dans une bibliothèque scolaire sans l'autorisation de l'Inspecteur d'Académie.

Le crédit de 1,000 fr., que vous affectez à cette œuvre depuis quelques années et dont je propose le maintien au budget de 1870, permettra d'accorder un premier fonds à 17 écoles qui ne possèdent encore que l'armoire-bibliothèque, et d'augmenter les collections insuffisantes de quelques autres.

VIII, IX, X et XI. — *Encouragements aux Instituteurs qui se sont le plus distingués. — Mêmes encouragements aux institutrices, aux directrices de salles d'asile, aux directeurs de cours d'adultes.*

Ce crédit, de 6,800 fr., se décompose ainsi qu'il suit :

2,000 fr. destinés à acquérir des ouvrages de valeur en faveur des instituteurs ;

1,200 fr. pour être répartis, à titre de récompense aux institutrices ;

600 fr. id., id. aux directrices de salles d'asile ;

Et 3,000 fr. pour encouragements et récompenses aux directeurs et directrices de cours d'adultes.

Cette dernière somme, sur la proposition de M. l'Inspecteur d'Académie, a été employée, en 1869, à fonder 10 primes de 100 fr. et 40 de 50 fr. Chacun des titulaires de ces primes a reçu, en outre, pour perpétuer le souvenir de son succès, un diplôme délivré par moi au nom du Conseil général.

XII. — *Subventions aux instituteurs dans le besoin.*

L'allocation de 2,000 fr., applicable aux instituteurs qui, par suite de circonstances imprévues, se trouvent dans la gêne et ont accidentellement besoin d'un secours spécial et temporaire, n'a pas cessé d'avoir un emploi utile. J'ai, en conséquence, maintenu ce crédit en 1870.

XIII. — *Subventions et secours aux institutrices trop faiblement rétribués.*

Ce crédit est destiné, depuis le 1er janvier 1868, à compléter le traitement des institutrices

au minimum afférent à la classe à laquelle elles appartiennent et à leur venir en aide dans le besoin. Il se divise ainsi qu'il suit :

Complément de traitement.	18,500 fr.
Secours	1,500

Le classement n'a imposé aucune nouvelle charge aux communes, car partout où le traitement des institutrices a été élevé par suite de cette mesure, c'est le département qui a complété. Le même crédit est porté au budget de 1870.

XIV. — *Subvention pour compléter à* 300 *fr. la pension de retraite des anciens instituteurs.*

La loi du 9 juin 1853 sur les pensions civiles assure, en principe, aux instituteurs publics, une retraite qui doit atteindre le chiffre de la moitié de leur traitement soumis à la retenue. Mais, comme cette retraite ne peut avoir son point de départ qu'au 1er janvier 1854 et que ce ne sera, par conséquent, qu'au 1er janvier 1884 que les instituteurs pourront en obtenir le bénéfice complet, le Conseil général a bien voulu affecter, depuis quelques années, une somme de 10,000 fr. à compléter à 300 fr. la pension modique qui leur est attribuée dans les conditions établies par la loi. Semblable mesure ayant été prise par le Gouvernement à partir du 1er janvier dernier, à l'égard de tous les anciens instituteurs de l'Empire, les compléments de pension à accorder à ceux qu'on admettra, à l'avenir, à la retraite, seront à la charge de l'État.

Afin de satisfaire aux engagements contractés antérieurement, j'ai maintenu le crédit ordinaire au budget de 1870.

XV. — *Indemnité à M. l'Inspecteur d'Académie, au Directeur de l'Ecole normale et aux Inspecteurs primaires.*

Le budget de l'Instruction primaire comprend annuellement une somme de 10,400 fr. pour reconnaître les excellents services, le zèle, les travaux extraordinaires de M. l'Inspecteur d'Académie, du Directeur de l'École normale de Douai et des Inspecteurs primaires. Ce témoignage de reconnaissance rendu à leur dévouement est toujours parfaitement mérité. Le Conseil sait que l'inspection est l'âme vivifiante des écoles et la cause des progrès réalisés jusqu'ici.

XVI. — *Indemnité à Madame la Déléguée spéciale des salles d'asile.*

Le Conseil alloue, depuis plusieurs années, à Madame la Déléguée spéciale des salles d'asile de l'Académie de Douai, une somme de 500 fr. à titre d'indemnité.

Madame la Déléguée, dont la capacité et le dévouement sont très-appréciés, s'occupe toujours, avec le plus grand zèle, des intérêts moraux et matériels des salles d'asiles du département. Ses intelligents efforts ont puissamment contribué à la réalisation des excellents résultats que constate le rapport annuel du Conseil départemental de l'Instruction publique.

J'ai l'honneur de prier le Conseil général d'inscrire la même somme de 500 fr. au budget de 1870.

XVII. — *Traitement des employés du bureau de l'Instruction primaire et frais généraux d'impression.*

Cette dépense reste la même. J'ai inscrit, à l'article XI du sous-chapitre III, le crédit de 7,150 fr. qui figurait au budget de 1869.

XVIII. — *Achat de machines à coudre pour les écoles de filles.*

Une somme de 1,000 fr. figure depuis cinq ans au budget pour acquisition de quatre machines à coudre destinées à être placées dans les écoles de filles. Les machines acquises sur les fonds de 1869 ont été attribuées aux écoles de Lille (section des Moulins), Lannoy, Merville et Condé. Les résultats constatés ont été des plus satisfaisants au point de vue de l'instruction professionnelle des jeunes filles dont plusieurs ont pu se placer avantageusement dans les ateliers et les manufactures au sortir de l'école.

L'introduction de ces machines dans les classes n'empêche pas, bien entendu, l'enseignement de la couture à la main. Il me paraît y avoir lieu de demander semblable crédit pour 1870.

XIX. — *Ecoles dominicales. — Subvention pour ceux qui les tiennent.*

Les écoles du dimanche, encouragées par une subvention de 3,000 fr. depuis quelques années, se sont ouvertes dans un grand nombre de communes où elles rendent d'incontestables services.

Pareille allocation est portée au budget de 1870.

XX. — *Société de secours mutuels entre les instituteurs, institutrices et directrices de salles d'asile du département.*

Le budget du dernier exercice comporte une somme de 500 fr. à titre de subvention à la Société de secours mutuels des instituteurs, institutrices et directrices des salles d'asile du département. J'espère que vous voudrez bien accorder la même subvention à cette œuvre de bienfaisance digne de tout votre intérêt et sur laquelle le rapport du Conseil départemental de l'instruction publique, reproduit d'autre part, donne les renseignements les plus satisfaisants.

XXI. — *Indemnité au secrétaire de l'Académie de Douai.*

Depuis trois ans, vous voulez bien allouer au Secrétaire de l'Académie de Douai une somme de 500 fr. à titre d'indemnité pour travaux relatifs au service de l'instruction primaire. J'ai cru devoir maintenir ce crédit.

XXII. — *Ecole normale de Cluny.*

Le Conseil général vote depuis trois ans une somme de 1,600 fr. pour l'entretien de deux élèves boursiers à l'Ecole normale d'enseignement secondaire spécial de Cluny. L'une de ces bourses a été attribuée au mois d'octobre dernier au jeune Mascart Emile, ancien élève de l'Ecole normale de Douai; l'autre est restée disponible, faute de candidats satisfaisant aux conditions arrêtées par le Conseil dans sa session de 1866; j'espère pouvoir la conférer, pour la prochaine rentrée des classes à l'un des élèves sortants de notre Ecole normale primaire.

Les anciens titulaires de ces bourses, les premiers boursiers du département qui aient terminé leur cours biennal d'études ont été nommés, l'un, professeur dans un collége, l'autre, maître-adjoint à l'Ecole normale de Douai, où ils rendent des services très-appréciés par l'administration académique.

Je propose pareil crédit pour 1870.

XXIII. — *Traitement de l'Inspectrice départementale des écoles de filles et des salles d'asile.*

Dans sa session de 1867, le Conseil, eu égard au grand nombre d'écoles de filles et de salles d'asile du département et en prévision de l'ouverture de nouvelles écoles par suite de la mise à exécution de la loi du 10 avril 1867, a décidé qu'il serait créé un emploi d'inspectrice départementale des écoles de filles et des salles d'asile et il a voté à titre de traitement et de frais de tournées une somme de 1,500 fr., savoir :

Traitement	1,200 fr.
Frais de tournées	300

Je prie le Conseil d'allouer la même somme pour 1870. L'Inspectrice départementale, par le zèle intelligent et le dévouement qu'elle apporte dans ses fonctions, continue à se rendre de plus en plus digne de la confiance de l'administration.

XXIV. — *Conférences sur l'arboriculture et l'horticulture.*

M. Gressent, professeur d'arboriculture et d'horticulture à Sannois (Loir-et-Cher), a proposé à M. le Ministre de l'Instruction publique d'entreprendre, dans le département du Nord, une série de conférences ou de leçons sur l'arboriculture, la production des fruits et des légumes, auxquelles assisteraient les élèves de l'école normale primaire, les instituteurs et les agriculteurs qui désireraient se joindre à eux.

M. le Ministre m'a fait savoir qu'il était disposé à accorder une subvention de 400 ou 500 fr. à ce professeur, dans le cas où le Conseil général voterait un crédit égal.

J'ai l'honneur de soumettre cette proposition au Conseil, en le priant de vouloir bien prendre une résolution à cet égard.

M. Gressent a déjà fait, avec succès, des conférences agricoles aux instituteurs des environs de Paris.

2° Budget extraordinaire.

Les ressources du budget extraordinaire se composent du produit des impositions extraordinaires spécialement affectées à l'Instruction publique (instruction supérieure, instruction secondaire, instruction primaire) et d'allocations prélevées sur des impositions extraordinaires ou emprunts affectés à des dépenses d'intérêt général départemental.

Il n'y a pas lieu, cette année, à propositions en ce qui concerne le budget extraordinaire.

3° Budget rectificatif.

Le budget rectificatif comprend les fonds qui n'ont pas reçu d'emploi dans le cours de l'exercice précédent et qui, étant annulés, peuvent recevoir une affectation nouvelle du Conseil général, cumulativement avec les ressources de l'exercice en cours d'exécution.

Le reste disponible de l'exercice 1868 est de 31,845 fr. 34 c. Je prie le Conseil de vouloir bien appliquer cette ressource, savoir : 20,000 fr. au sous-Chapitre II, art. 4 du budget ordinaire de 1869 qui a pour titre : *Complément des dépenses des écoles communales*, et 11,845 fr. 34 c. à l'art. 1er du sous-Chapitre III : *Subventions aux communes pour constructions et appropriations de maisons d'école de garçons.*

	BUDGET DE 1869.		SOMMES
	Sommes votées par le Conseil général pour 1869.	Sommes allouées par M. le Ministre.	proposées pour 1870.
Recettes.			
Trois centimes additionnels..	318064 290	318064 20	326127 04
CHAPITRE Ier			
Dépenses obligatoires.			
1° Dépenses ordinaires de l'École normale :			
Subvention du département *(a)*... 20,540 »			
Entretien de 45 bourses à 420 fr... 18,900 »	38560 »	38560 »	42800 »
— de 16 demi-bourses à 210 3,360 »			
2° Frais de la Commission d'examen et du service de MM. les délégués cantonaux.	450 »	450 »	450 »
3° Complément des dépenses ordinaires des écoles communales de garçons, mixtes, indemnités aux directeurs et directrices de cours d'adultes, complément du traitement des instituteurs-adjoints, etc.	134902 54	134903 54	143993 »
	173912 54	173912 54	187243 »
CHAPITRE II.			
Dépenses facultatives.			
1° Subventions aux communes pour acquisitions, constructions ou réparations de maisons d'école de garçons et de mobilier scolaire. . .	23352 66	23352 66	25984 04
2° Dépenses extraordinaires de l'École normale ..	2849 »	2849 »	*(b)* 1550 »
3° Subvention pour l'établissement et l'entretien des écoles de filles.	32000 »	32000 »	25000 »
4° Subvention pour l'établissement et l'entretien des salles d'asile.	4000 »	4000 »	4000 »
5° Allocation pour le cours normal d'institutrices.	13500 »	13500 »	13500 »
6° Subvention pour l'achat de livres d'école destinés aux élèves indigents des communes pauvres	2500 »	2500 »	2500 »
7° Subventions pour achat de livres destinés aux bibliothèques communales.	1500 »	1500 »	1500 »
A REPORTER.	79701 66	79701 66	74034 04

(a) Allocation départementale pour les dépenses générales de l'Ecole . . . . . 18,740 »
— — pour le traitement du Directeur de l'École annexe. . . 1,800 » } 20,540 »

(b) Achat d'engrais pour le jardin d'expériences . . . . . 400 »
Acquisition de mobilier . . . . . 1,150 » } 1,550 »

	BUDGET DE 1869.		SOMMES
	Sommes votées par le Conseil général pour 1869.	Sommes allouées par M. le Ministre.	proposées pour 1869.
REPORT.	79701 66	79701 66	74034 04
8° Encouragements aux instituteurs qui se sont le plus distingués.			
9° Mêmes encouragements aux institutrices . .			
10° Mêmes encouragements aux directrices et surveillantes des salles d'asile.	6800 »	6800 »	6800 »
11° Mêmes encouragements aux directeurs des classes d'adultes.			
12° Subvention pour venir en aide aux instituteurs qui, par suite de circonstances exceptionnelles, se trouvent dans le besoin. . . .	2000 »	2000 »	2000 »
13° Subventions et secours aux institutrices trop faiblement rétribuées.	20000 »	20000 »	20000 »
14° Secours à d'anciens instituteurs retraités. . .	10000 »	20000 »	10000 »
15° Indemnité à M. l'Inspecteur d'Académie, au Directeur de l'École normale, et frais de bureau aux sept Inspecteurs primaires . .	10400 »	10400 »	10400 »
16° Subvention à l'Inspectrice des salles d'asile. .	500 »	500 »	500 »
17° Traitement des employés de bureau de l'instruction primaire et frais généraux d'impression.	7050 »	7050 »	7050 »
18° Achat de machines à coudre pour écoles de filles	1000 »	1000 »	1000 »
19° Écoles du dimanche. — Subvention pour ceux qui les tiennent.	3000 »	3000 »	3000 »
20° Allocation à la Société de secours mutuels des instituteurs, institutrices et directrices de salles d'asile du département.	500 »	500 »	500 »
21° Indemnité au Secrétaire de l'Académie de Douai.	500 »	500 »	500 »
22° Entretien de deux bourses à l'école normale de l'enseignement secondaire spécial de Cluny.	1600 »	1600 »	1600 »
23° Traitement de l'inspectrice départementale des écoles de filles et des salles d'asile et frais de tournée.	1500 »	1500 »	1500 »
TOTAL.	144151 66	144151 66	138884 04
RÉCAPITULATION.			
Chapitre Ier — Dépenses obligatoires	173912 54	173912 54	187243 »
Chapitre II. — Dépenses facultatives	144151 66	144151 66	138884 04
TOTAL.	318064 20	318064 20	326127 04
Les ressources s'élèvent à	318064 20	318064 20	326127 04
BALANCE.	» »	» »	» »

SOUS-CHAPITRE XVII.

Cadastre. Situation des travaux. — Subventions aux communes.

J'ai l'honneur de rendre compte au Conseil général de la situation des travaux du cadastra dans le département du Nord.

CANTON D'AVESNES-NORD.

L'arpentage est complètement terminé pour onze communes sur quatorze dont se compose le canton.

Les expertises cadastrales de deux communes ont été faites; celles de neuf autres communes seront entreprises à partir du mois de septembre, immédiatement après l'achèvement de le tournée des mutations, de telle façon que les communes de St.-Aubin, Taisnières-en-Thiérache, St.-Hilaire, Dompierre, Flaumont, Ramousies, Felleries, Beugnies, Floursies, Bas-Lieu et Semousies sont assurées de recevoir leurs nouveaux rôles cadastraux pour 1870. Il sera peut-être possible de donner pareille satisfaction aux communes de Dourlers, Semeries et Avesnes.

CANTON D'AVESNES-SUD.

La triangulation du canton d'Avesnes-Sud est terminée sur le terrain, les calculs sont sur le point d'être achevés et l'arpentage pourra être entrepris prochainement.

Les dépenses du renouvellement du cadastre des cantons d'Avesnes-Nord et Sud s'élèvent à 80,987 42
pour lesquelles le Conseil général a déjà voté la somme de. 29,844 32

Il reste donc un excédant de dépenses de 51,143 10

sur lequel 25,000 fr. environ seront acquis en 1870 et le reste soit 26,143 fr. 10 c. en 1872.

Les deux années de 1870 et 1872 devront être employées à l'achèvement de ces travaux et M. le Directeur des Contributions directes présume que les derniers rôles cadastraux du canton d'Avesnes-Sud pourront être émis en 1872.

Les travaux seraient poussés plus activement si les ressources le permettaient, mais en présence des sacrifices que le département s'impose annuellement au profit des communes, j'ai pensé, Messieurs, devoir borner mes propositions à la somme rigoureusement indispensable pour parer aux besoins de l'année 1870.

La dépense évaluée à la somme de 25,000 fr. pour 1870, dépasse de 7,000 fr., celle que le Conseil général est dans l'habitude de donner aux communes, mais en ne votant que 18,000 fr. le Conseil retarderait d'une année les travaux du canton d'Avesnes-Sud qui se trouveraient forcément interrompus. Il en résulterait de graves inconvénients car il importe que les différentes opérations qu'exige le renouvellement du cadastre, triangulation, arpentage, communication de bulletins, expertise, se succèdent et ne laissent entr'elles que les délais prévus par les instructions.

Cependant, afin de ne pas augmenter d'une manière sensible le chiffre des subventions que le Conseil général est dans l'habitude d'accorder aux communes pour cette opération, et en présence de la possibilité de faire supporter pour les exercices 1871 et 1872, le solde de la dépense soit 31,143 fr. 10 cent., j'ai l'honneur de prier le Conseil général de vouloir bien inscrire au budget départemental de 1870, la somme de 20,000 fr. a titre de subvention aux

communes des cantons d'Avesnes-Nord et Sud pour les frais de renouvellement de leur cadastre.

M. le Directeur des Contributions directes demande, Messieurs, que vous vouliez bien renouveler le vœu que vous émettez chaque année, pour que la loi du 7 août 1850 soit modifiée et que les départements soient autorisés à pourvoir aux frais du renouvellement du cadastre au moyen de centimes spéciaux.

Le renouvellement du cadastre des cantons d'Avesnes-Nord et Sud devant être achevé, au plus tôt, en 1872, ce n'est qu'en 1871 que le Conseil général aura à examiner s'il entend continuer le renouvellement du cadastre et étendre, par ordre d'ancienneté aux communes cadastrées sous l'empire de la loi du 31 juillet 1821, le bénéfice de sa délibération de 1853.

SOUS-CHAPITRE XVIII.

Maison d'arrêt de Cambrai. — Reconstruction.

Dans sa session de 1868, le Conseil général a donné son approbation au projet montant à 354,070 fr. dressé par M. l'architecte De Baralle, pour la reconstruction de la maison d'arrêt de Cambrai.

Il a émis le vœu que ce projet fût déclaré d'utilité publique avec autorisation pour le département d'acquérir amiablement ou par voie d'expropriation, en vertu de la loi du 3 mai 1841, les immeubles nécessaires à l'exécution des travaux;

Et il a décidé qu'il serait pourvu à la dépense de 354,070 fr. au moyen d'un prélèvement à faire chaque année, pendant trois ans, sur le produit des centimes extraordinaires qui seraient votés pour chacun des exercices 1869, 1870 et 1871. Un premier crédit de 118,000 fr. a été inscrit, en conséquence, au budget extraordinaire de 1869.

Cette affaire a été soumise à l'administration supérieure, en septembre 1868. En avril dernier, M. le Ministre de l'Intérieur m'en a renvoyé les pièces en signalant à mon attention les inconvénients de diverses dispositions du projet et en m'invitant à le soumettre à une nouvelle étude.

M. l'architecte départemental a révisé son travail; il y a introduit toutes les modifications nécessaires pour satisfaire aux observations contenues dans la dépêche ministérielle.

Par suite de ces changements, la dépense primitivement évaluée à 354,070 fr. y compris 132,588 fr. d'acquisitions de terrains est élevée à 361,501 fr. 43 c. dont 233,147 fr. 33 c. pour les travaux et 128,354 fr. 10 c. pour les indemnités de terrains. Il en résulte une augmentation de dépense de 7,430 fr. 74 c.

M. l'architecte De Baralle a fait en outre l'étude d'un autre projet suivant une disposition rayonnante et qu'il considère comme préférable au premier. La dépense serait moindre; elle ne s'élèverait qu'à 329,937 fr. y compris 127,514 fr. d'expropriations. Mais M. le Sous-Préfet fait connaître que M. l'Inspecteur général des prisons à qui il a été communiqué lors de son passage à Cambrai, en a critiqué plusieurs dispositions en signalant particulièrement une grande perte de terrain employé en cours de dégagement, d'isolement et autres distributions qui paraissent avoir plus d'inconvénients que d'avantages pour le service.

Le Conseil d'arrondissement à qui les pièces de l'affaire ont été communiquées s'est prononcé en faveur du projet modifié. Je pense qu'il y a lieu, en effet, de s'en tenir à ce projet qui a

reçu les améliorations dont il était susceptible et je prie le Conseil général de vouloir bien y donner son approbation en adhérant au chiffre de 361,501 fr. 43 c. de dépense qu'il comporte.

Je prie également l'assemblée d'inscrire au budget ordinaire du département, pour 1870, un second crédit de 8,000 fr., et au budget extraordinaire un autre crédit de 52,000 fr. ensemble 60,000 fr. qui, avec le premier de 118,000, permettra de solder les indemnités de terrains et de commencer, s'il y a lieu, les travaux à l'ouverture de la prochaine campagne.

Nouvel Hôtel de Préfecture.

J'ai l'honneur de communiquer au Conseil général un rapport de M. l'architecte Marteau sur la situation des dépenses de la construction du nouvel hôtel de Préfecture.

Il résulte de cette situation que les dépenses faites et celles à faire jusqu'au 31 décembre prochain s'élèveront à	1,918,000	»
Que les travaux à effectuer en 1870 sont évalués à	259,454	»
En sorte que leur importance à la fin du prochain exercice sera de	2,177,454	»
De quoi il y a lieu de déduire la retenue de garantie du 10e	217,745	»
Et qu'ainsi les sommes payées à la fin de 1870 s'élèveront à	1,959,709	»
Les travaux primitifs de cette entreprise étaient évalués à	1,583,000	»
Le Conseil général a consenti, en 1866, à y ajouter pour travaux supplémentaires, une somme de	556,400	»
D'un autre côté, l'Assemblée a voté en principe, en 1868 : 1° une dépense de 7,753 fr. 98 c. pour fourniture de terres, etc., nécessaires à l'établissement du jardin	7,753	98
2° Les travaux d'appropriation du logement de M. le Secrétaire-général, lesquels s'élèvent à	18,300	»
M. l'architecte Marteau mentionne, en outre, une dépense à faire pour le service des eaux ; il s'agit d'appareils pour un abonnement à la distribution publique. Cette dépense paraît en effet indispensable	12,000	»
Le total des dépenses prévues est ainsi de	2,177,453	98

Les crédits inscrits aux budgets du département, sur les ressources créées par le Conseil général, dans ses sessions de 1864 et 1866, sont les suivants :

1865	100,250	»
1866	654,735	36
1867	370,642	04
1868	436,417	15
1869	290,480	»
Y compris un premier emprunt de 95,000 fr. sur la valeur de l'hôtel actuel.		
Total	1,852,524	55

A déduire, toutefois, le crédit de 200,000 fr. compris dans la somme de 436,417 fr. 15 c. ci-dessus, ouvert au budget de 1868 à titre d'emploi d'un emprunt de pareille somme de 200,000 fr. qui n'a pas été réalisé, ce qui a amené l'annulation du crédit à la clôture de l'exercice	200,000 »
Total réduit.	1,652,524 55
Il reste ainsi à dépenser dans la limite des prévisions.	514,929 43

Les ressources disponibles pour couvrir cette dépense sont les suivantes :

1° Somme d'emprunt non réalisée en 1868 sur le produit des centimes extraordinaires et à réinscrire au budget du prochain exercice	200,000 »
2° Excédant de la valeur de 3 cent. en 1870 sur le service des emprunts. .	49,700 »
3° Somme restant à réaliser par voie d'emprunt sur le produit de la vente de l'hôtel actuel de la Préfecture	305,000 »
Ensemble	554,700 »

Cette somme présente sur les dépenses restant à faire un excédant de 39,771 fr.

J'ai l'honneur de proposer au Conseil général de mettre cette somme de 554,700 fr. à ma disposition ; je l'inscris à cet effet aux sous-chapitres XVIII et XIX du budget de 1870. Au moyen de ce fonds les travaux pourront être activés de manière à ce qu'ils puissent être terminés autant que possible à la fin de la prochaine campagne. Mon intention, dans tous les cas, est de ne réaliser le nouvel emprunt à faire qu'au fur et à mesure des besoins et dans la limite de ce qui sera indispensable pour couvrir la partie des dépenses autorisées restant à exécuter.

M. l'architecte Marteau m'a soumis et je crois devoir communiquer au Conseil général un avant-projet des dépenses à faire pour l'ameublement du nouvel hôtel de Préfecture. Ce projet, ainsi que le Conseil le remarquera, s'élève à une somme de 420,000 fr.

La construction de l'édifice ne devant être terminée qu'à la fin de 1870 ou au commencement de 1871, et l'hôtel ne devant conséquemment être habité que dans le cours de cette dernière année, une solution décisive sur la question du mobilier n'est pas actuellement nécessaire. Néanmoins, puisqu'un travail a été préparé sur cet objet par M. l'Architecte, je prie le Conseil de vouloir bien l'examiner d'une manière attentive et de faire connaître s'il le considère comme susceptible d'être adopté, ou indiquer les retranchements, additions ou modifications qui lui paraîtraient nécessaires ou utiles, pour qu'un projet conforme aux intentions que l'Assemblée aura exprimées puisse être ensuite dressé et soumis à l'approbation du Conseil général à sa session de 1870.

Service des emprunts départementaux en 1870.

J'ai l'honneur de vous proposer, Messieurs, de voter au budget extraordinaire de 1870 les crédits suivants nécessaires pour assurer le service des emprunts départementaux pendant ladite année :

Loi du 8 *juillet* 1865. — *Edifices.*

Emprunt de 691,000 fr. pour construction de la Préfecture et l'installation des tribunaux de Cambrai.	Intérêts.	13,340	»
	Remboursement	238,000	»
	Frais de timbre et d'enregistrement	»	»

Délibération du 4 *septembre* 1866. — *Edifices.*

Emprunt de 556,400 fr. pour construction de la Préfecture.	Intérêts.	18,256	»
	Remboursement	»	»
	Frais de timbre et d'enregistrement	800	»

Délibération du 1er *septembre* 1868. — *Edifices.*

Emprunt de 95,000 fr. pour construction de la Préfecture.	Intérêts.	3,800	»
	Remboursement	»	»
	Frais de timbre et d'enregistrement	200	»
	Ensemble.	274,396	»

Frais de ventes mobilières.

J'ai l'honneur de proposer au Conseil général d'inscrire au budget de 1870, par mesure d'ordre et pour parer à toute éventualité, les crédits suivants, conformes à ceux alloués les années précédentes :

1°	Frais de vente de matériaux provenant des propriétés départementales.	50 »
2°	Id. de mobilier hors de service.	100 »
3°	Id. de vieux papiers	50 »

Impositions extraordinaires départementales.

J'ai proposé au Conseil général, dans mes rapports spéciaux, d'inscrire au sous-chapitre XVIII du budget de 1870, les crédits suivants :

Subvention pour travaux neufs et de grosses réparations des chemins de grande communication			276,550 78
Subvention pour la construction des chemins d'intérêt commun.			55,851 72
Travaux et dépenses du nouvel hôtel de préfecture			326,127 »
Partie de la dépense à faire en 1869 pour la reconstruction de la maison d'arrêt de Cambrai.			52,000 »
Subvention pour l'exécution des chemins vicinaux ordinaires de la première et de la deuxième catégorie	480,000 »	555,440 »	
Secours aux communes pour l'amortissement de leurs emprunts en vue de l'achèvement de ces chemins	75,440 »		
TOTAL.			1,265,969 50

Cette somme, comparée au principal des quatre contributions directes, représente 11 centimes 64/100.

Je prie, en conséquence, le Conseil général de décider qu'une imposition extraordinaire départementale de 11 centimes 64/100 sera établi en 1870, pour être appliquée aux dépenses ci-dessus mentionnées.

Produits éventuels extraordinaires.

J'ai l'honneur de proposer au Conseil général l'inscription à l'article 3 du budget extraordinaire de 1870, des recettes dont la désignation suit, à titre de produits éventuels :

Cession de terrains ou de bâtiments.	500	»
Vente de mobilier hors de service	200	»
Total	700	»

Nivellement général du département.

Par délibération du 28 août 1868, le Conseil général a autorisé l'administration à accepter la soumission de M. Leclerc, conducteur principal des ponts-et-chaussées, aux conditions y stipulées pour le nivellement général du département. Il a en même temps décidé : 1° que le nivellement serait effectué en quatre ans ; 2° que les crédits montant ensemble à 9,166 fr. inscrits pour cet objet au budget départemental serviraient à payer le premier à-compte en 1869; 3° que la somme restant due serait payée en quatre annuités de 9,000 fr. pour le solde être définitivement réglé en 1873, avec addition du crédit à appliquer à l'acquisition du nombre de cartes qui sera jugé nécessaire.

J'ai accepté la soumission de M. Leclerc par un arrêté du 5 février dernier. Les travaux sont actuellement en cours d'exécution.

Dans un rapport que j'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général, M. l'Ingénieur en chef du département rend compte des mesures prises pour assurer l'exécution du travail. De son côté, M. l'agent-voyer en chef fait remarquer que le nivellement général tel qu'il s'exécute laissera des espaces assez considérables sans définition de relief et qu'on sentira bientôt la nécessité de compléter le travail par le nivellement des chemins vicinaux ordinaires ; il lui paraît donc désirable qu'aucune localité ne se trouve en dehors du réseau qui sera nivelé et que chaque chef-lieu de commune ait au moins un repère auquel viendraient se rattacher les nivellements ultérieurs qui se feraient dans la commune.

Ces observations me paraissent fondées ; la dépense supplémentaire à faire serait d'environ 2,800 fr. soit 700 fr. pour chacune des quatre années d'exécution, aux prix du traité passé avec M. le conducteur Leclerc, lequel ne fait aucune difficulté d'exécuter ce travail en plus.

En conséquence, j'ai l'honneur de proposer à l'assemblée d'inscrire :

1° Au budget retificatif de 1869, un crédit de 700 fr, pour la partie de cette année du nivellement supplémentaire des chemins vicinaux ;

2° Au budget de 1870 deux crédits, l'un de 9,000 fr. pour le second cinquième de la dépense principale du nivellement . . . . . 9,000 »
l'autre de 700 fr. pour le second quart des frais relatifs au nivellement des chemins vicinaux.. . . . . 700 »

Total . . . . . 9,700 »

Hospice d'Hazebrouck. — Cellules.

J'ai l'honneur de soumettre au Conseil général une demande de M. le Maire d'Hazebrouck tendant à obtenir du département une somme de 720 fr. pour reconstruire deux cellules de cet établissement, destinés à recevoir provisoirement les malades atteints d'aliénation mentale. Ces cellules sont actuellement dans un très-mauvais état et ont été tout récemment détériorées par une jeune fille frappée de folie furieuse et qui a brisé les châssis et les portes.

Vous savez, Messieurs, qu'aux termes de l'article 24 § I^er^ de la loi du 30 juin 1838, les hospices et hôpitaux civils sont tenus de recevoir provisoirement les personnes qui leur sont envoyées jusqu'à ce qu'elles soient dirigées sur un établissement spécial; mais le paragraphe 2 du même article dit que dans toutes les communes où il existe des hospices ou hôpitaux, les aliénés ne pourront être déposés ailleurs que dans ces établissements, et que dans les lieux où il n'en existe pas, les maires devront *pourvoir à leur logement, soit dans une hôtellerie, soit dans un local loué à cet effet.*

Une décision de l'un de mes prédécesseurs en date du 1^er^ mars 1847 porte que tout malade doit être conduit à l'hospice le plus voisin, où il sera l'objet des observations du médecin de l'établissement en attendant le transfèrement dans un asile public.

C'est en vertu de cette décision qu'a été ordonné le placement de l'aliénée qui a causé les dommages donnant lieu à la demande précitée.

De ce qui précède, il résulte que la loi du 30 juin 1838 dispense la ville d'Hazebrouck de recevoir à l'hospice les malades étrangers à cette localité et que c'est en vertu d'une décision préfectorale que cette charge lui incombe.

Vous voudrez bien apprécier, Messieurs, si la somme de 720 fr. réclamée par l'hospice d'Hazebrouck doit être inscrite au budget départemental de 1870.

Impositions extraordinaires à voter par les communes. — Centimes communaux pour dépenses extraordinaires.—Fixation du nombre de centimes.

Dans sa dernière session, le Conseil général a fixé à 20 (maximum déterminé par la loi du 8 mai 1869) le chiffre des centimes que les communes pourraient voter sans l'autorisation du Gouvernement.

La situation des impositions extraordinaires supportées par les communes en 1869 démontre que:

16 locatités s'imposent de 1 à 5 c.
33 — — 6 à 10
56 — — 11 à 15
205 — — 16 à 20

et que 81 communes ont été autorisées par les lois ou décrets à s'imposer au-delà du maximum.

544 communes s'imposent aussi de 7/10 à 2 fr. 345, pour suppléer à l'insuffisance de leurs revenus.

Beaucoup de communes du département ont encore à répondre à des améliorations réclamées par les populations, dans l'intérêt de l'instruction primaire et de l'industrie.

La situation financière du département est bonne.

Le recouvrement des impôts s'effectue facilement dans le Nord, et la moyenne des frais de poursuites est loin d'atteindre le chiffre de la moyenne générale de la France.

Dans ces conditions, et d'accord avec M. le Directeur des contributions directes dont j'ai pris l'avis, j'ai l'honneur de proposer au Conseil général de maintenir à 20 le chiffre des centimes que les communes pourront voter sans l'autorisation du Gouvernement.

Caisse des retraites des employés de la Préfecture. — Situation au 31 *décembre* 1868.

Suivant les dispositions du règlement sur la caisse des retraites des employés de la Préfecture, j'ai l'honneur de communiquer au Conseil général la situation du compte de la caisse des dépôts et consignations à la date du 31 décembre 1868.

Il résulte de ce document que la caisse possédait à cette époque 16,460 francs de rente et 3,055 fr. 31 c. de numéraire.

Le total des pensions servies pendant l'année 1868, montant à 28,478 fr. 83 c., a été payé au moyen de la rente, du reliquat de 1867 et du produit des retenues, qui s'est élevé pour la même période à 12,122 fr. 15 c.

Caisse des retraites de la Préfecture. — Agents-Voyers.

J'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général une demande des Agents-Voyers cantonaux tendant à obtenir que tous leurs services dans la vicinalité soient comptés pour leur retraite.

Vous vous rappelez, Messieurs, que les Agents-Voyers ont été admis aux charges et aux bénéfices de la caisse de retraite des employés de la Préfecture par décret impérial du 23 avril 1853. A cette époque et jusqu'en 1867, l'organisation du personnel vicinal comprenait des Agents ayant le titre de Piqueurs-Voyers d'abord et ensuite d'Agents-Voyers auxiliaires. En 1867, lors de la réorganisation du personnel de la vicinalité, les Agents-Voyers auxiliaires furent supprimés et il fut créé un personnel d'Agents-Voyers cantonaux de cinquième classe, dans lequel sont entrés les Agents-Voyers auxiliaires. Par suite de cette réorganisation, ces derniers Agents devenaient participants de la caisse des retraites, mais seulement à partir de cette époque, c'est-à-dire sans leur tenir compte de leurs services antérieurs.

Il résulte d'un rapport que vient de m'adresser à cet égard, M. l'Agent-Voyer en chef, rapport que j'ai l'honneur de communiquer au Conseil général, que le personnel des Agents-Voyers cantonaux comprend un certain nombre d'Agents qui ont d'excellents services et qu'à son avis il serait regrettable que ces services fussent perdus pour eux au moment de leur retraite.

Le nombre de ces Agents est actuellement de 25 dont la durée des services invoqués varie entre quatorze ans et cinq mois. — La retenue tant en capital qu'en intérêts à opérer pour ces derniers s'élève à une somme totale de 7,231 fr. 09.

Vous voudrez bien apprécier, Messieurs, que, pour la plupart, cette somme est considérable, et qu'il leur serait difficile, sinon impossible, d'en faire le versement immédiatement.

J'ai l'honneur de proposer au Conseil général, dans le cas où cette Assemblée voudrait bine accueillir favorablement la demande dont il s'agit, d'accorder la moitié de la somme à verser, soit 3,616 francs sur les fonds du département, laissant l'autre moité, soit 3,615 fr. 55 à la charge des Agents intéressés.

La moitié à la charge du département pourrait être prélevée sur le reste disponible s'élevant à 4,553 fr. 79 provenant du crédit affecté au personnel des Agents-Voyers en 1868. L'autre moitié pourrait être versée dans un délai de quatre ans pour ceux dont la retenue excède 100 fr.

J'ai donc l'honneur de proposer au Conseil général d'émettre l'avis que le sens restrictif de l'article 6 du décret du 21 juillet 1862 soit modifié de manière à permettre aux Agents-Voyers cantonaux de faire compter les services qu'ils ont rendus antérieurement à l'époque de leur adjonction à la caisse de retraite, et de décider que la moitié de la somme à verser comme arriéré soit supportée par le département, et l'autre moitié soit versée dans l'intervalle de quatre ans par les intéressés, mais en ce qui concerne seulement ceux dont la retenue excède 100 francs.

Pension de retraite du sieur Palliez, huissier à la Préfecture.

Le sieur Palliez, huissier à la Préfecture, sollicite la liquidation de la pension de retraite à laquelle il peut prétendre, pour cause d'affection qui l'empêche de continuer son service.

Il résulte du certificat délivré par M. Houzé de l'Aulnoit, médecin de l'administration, qu'en effet il est atteint d'un affaiblissement de l'ouïe, qui a résisté à des traitements variés et qui le met dans l'impossibilité de continuer ses fonctions.

Le sieur Palliez (Alexandre-Henri-Joseph), né le 30 juin 1812, est entré à la Préfecture, comme garçon de bureau, le 1er juillet 1844, et comptera, par conséquent, le 30 septembre prochain, 25 ans et 3 mois de services. Son traitement des trois dernières années a été de 1,400 francs.

Aux termes des articles 6, 8 et 10 du règlement sur la caisse départementale des retraites, sa pension doit être liquidée de la manière suivante :

Pour 10 ans de services, 1/6 de son traitement de 1,400 francs	233 33
Prorata pour 15 ans et 3 mois, à raison de 1/60 par année du même traitement .	355 83
Total.	589 16

J'ai l'honneur de prier le Conseil général de liquider la pension du sieur Palliez à la susdite somme de 589 francs, payable, à partir du 1er octobre prochain, sur les fonds de la caisse des retraites des employés de la Préfecture.

Sous-Préfecture d'Hazebrouck — Élévation de classe.

Le Conseil d'arrondissement d'Hazebrouck renouvelle le vœu exprimé depuis bien longtemps dans ses précédentes sessions et tendant à ce que la Sous-Préfecture soit élevée à la 2e classe.

L'année dernière le Conseil général a appuyé le renouvellement de ce vœu. J'en ai donné connaissance à Son Exc. le Ministre de l'Intérieur. Jusqu'à présent aucune décision n'a encore été prise à cet égard.

162 *Etrœungt. — Taxe municipale sur les chiens.—Remaniement du tarif.*

J'ai l'honneur de soumettre au Conseil général une délibération, en date du 4 juin dernier, par laquelle le Conseil municipal de la commune d'Étrœungt demande que la taxe municipale sur les chiens, établie en vertu de la loi du 2 mai 1855, soit révisée dans cette commune.

J'y joins un rapport de M. le Directeur des Contributions directes.

Armentières. — Projet d'agrandissement.

Messieurs, j'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général le dossier relatif au nouveau projet d'agrandissement de la ville d'Armentières en prenant une partie des territoires d'Houplines, de La Chapelle d'Armentières et d'Erquinghem-Lys.

Vous vous rappelez, Messieurs, qu'en 1864, le Conseil d'arrondissement de Lille a émis le vœu qu'il fût donné suite à une demande de plusieurs habitants d'Armentières tendant à obtenir l'agrandissement de cette ville.

Déjà, en 1859, le Conseil municipal d'Armentières avait nommé une Commission pour étudier cette question.

Dans sa session de 1865, le Conseil a reçu de l'un de ses membres l'avis que la route de grande communication N° 14, qui relie la commune d'Houplines à la ville d'Armentières, devait être traversée par le chemin de fer d'Ostende à Armentières, et que, par suite, ce chemin de fer formait comme une délimitation laissant en tout ou en partie 80 parcelles de terrain dépendant de la commune d'Houplines.

Alors, cette Assemblée fut saisie de ce vœu : « Que ces terrains ainsi détachés fussent annexés à la ville d'Armentières. »

Ces terrains étaient déjà couverts depuis quelques années d'établissements industriels très-importants construits par des manufacturiers d'Armentières qui, n'ayant aucun rapport d'affaires avec le village d'Houplines, dont ils étaient et sont encore éloignés du bourg de près de deux

kilomètres, demandaient eux-mêmes l'annexion pour leurs intérêts qui sont communs avec ceux de ladite ville, et pour leurs besoins qui sont les mêmes que ceux des habitants de cette cité.

Le vœu fut adopté,

A la suite de ce vœu, la ville d'Armentières a fait dresser un plan qui a servi de base à une première enquête et aux premières délibérations des Conseils municipaux assistés des plus imposés des communes intéressées.

Vous voudrez bien vous rappeler, Messieurs, que d'après ce plan :

1° On devait prendre à Houplines 53 hectares 85 ares de son territoire, partie couverte de constructions, notamment d'établissements industriels d'une grande importance qui aident à répondre aux charges de cette commune et qui, en même temps, contribuent à sa prospérité;

2° La Chapelle-d'Armentières devait perdre 49 hectares 63 ares, et celle d'Erquinghem, 1 hectare 20 ares.

C'est ce projet qui a été soumis au Conseil général dans sa dernière session.

Ce projet, vous le savez, Messieurs, a été l'objet de nombreuses réclamations de la part tant des habitants que des Conseils municipaux des trois communes sur le territoire desquelles des emprises devaient être faites.

Le Conseil municipal d'Armentières, saisi de ces réclamations et guidé par un esprit de conciliation, proposa une délimitation nouvelle à laquelle le Conseil d'arrondissement et le Conseil général ont donné, l'année dernière, la préférence.

C'est ce projet, Messieurs, que j'ai l'honneur de soumettre à l'avis du Conseil général.

Cette nouvelle délimitation est indiquée clairement sur le plan joint au dossier et qui a servi de base aux dernières enquêtes.

Houplines. — D'après cette délimitation, Houplines perdrait de son territoire actuel 35 hectares 60 ares, et il lui resterait, par conséquent, une superficie de 1,094 hectares 32 ares. La délimitation entre cette commune et la ville d'Armentières serait faite par la ligne du chemin de fer d'Ostende. Cette portion à céder par Houplines est couverte de maisons et d'usines au nombre de 189, dont les contributions sont assez élevées, notamment celles des patentes. De plus, la population qui l'habite contribue beaucoup dans les revenus de l'octroi.

Dans le cas où l'agrandissement de la ville d'Armentières, tel qu'il est proposé, serait accepté, Houplines perdrait actuellement les centimes additionnels afférents à environ 9,000 fr. de contributions directes, qui forment le contingent en principal des habitants et des propriétés compris dans la portion à céder; de plus, une partie assez importante de ses revenus d'octroi, ainsi que l'indiquent des renseignements joints au dossier.

La Chapelle-d'Armentières. — Cette commune qui, d'après le premier projet, devait perdre 83 hectares 61 ares, ne doit céder, d'après le projet actuel que 2 hectares 95 ares. — Cette réduction est insignifiante sous le rapport de la superficie totale qui est de 1,034 hectares 88 ares, et qui resterait, par conséquent, à 1,031 hectares 93 ares; elle est insensible sous le rapport des ressources financières de la commune, puisque les deux parties à distraire de son territoire, quoique couvertes de 70 maisons de minime importance et qui, enchevêtrées dans celles d'Armentières, sont habitées par des ouvriers d'Armentières, ne donnent pour les quatre contributions directes qu'un principal de 429 fr. Ainsi, le contingent total de La Chapelle-d'Armentières qui est, en principal, de 14,804 fr. 95, resterait encore à 14,375 fr. 95. Seulement, cette portion est très-productive sous le rapport de l'octroi, ainsi que l'indiquent des rensei–

gnements joints au dossier, et il me paraît équitable de tenir compte à cette commune, par une compensation quelconque, de la perte qui résulterait pour elle, le projet étant réalisé, de cette partie de ses revenus actuels.

Les intéressés de part et d'autre le reconnaissent : la circonscription actuelle présente des irrégularités fort gênantes pour les administrations et pour les administrés. La partie la plus habitée de la portion à céder à Armentières occupe presque toute une rue, d'un côté de cette dernière ville, de sorte que le Maire de la Chapelle-d'Armentières administre dans la ville d'Armentières même. Une irrégularité qui vient d'ailleurs s'ajouter à bien d'autres, c'est que la gendarmerie d'Armentières n'est pas à Armentières, mais à la Chapelle-d'Armentières.

Erquinghem-Lys. — Par la nouvelle délimitation projetée, Erquinghem-Lys ajouterait à son territoire une contenance de 56 hectares 36 ares, et il en distrairait une autre contenance de 40 hectares 50 ares. L'augmentation de contenance serait de 15 hectares 86 ares, et celle des contributions directes, en principal, de 146 fr. L'échange, quant à présent, serait donc favorable à la commune d'Erquinghem-Lys. Seulement, si le territoire des deux localités pouvait rester tel qu'il est actuellement, Erquinghem pourrait espérer, dans l'avenir, par suite du développement d'Armentières, des constructions nouvelles, et conséquemment une augmentation de revenus.

Actuellement, le principal de l'impôt direct d'Erquinghem, s'élève à 11,357 fr. 50 c.; par suite de l'agrandissement proposé, ce principal s'élèverait à 11,503 fr. 50 c.

Le projet a été soumis aux Conseils municipaux assistés des plus imposés des trois communes intéressées.

Houplines s'oppose formellement à tout agrandissement d'Armentières en prenant sur son territoire. Le Conseil municipal refuse l'indemnité de 10,000 fr., et cette assemblée ajoute que cette indemnité n'équivaut qu'aux revenus d'une année de la partie que l'on projette de distraire de son territoire.

La Chapelle-d'Armentières n'accepte l'agrandissement, en prenant sur son territoire qu'à la condition que la ville d'Armentières lui abandonnera les parties en-deçà de la voie ferrée, et une indemnité de 2,000 fr. par an jusqu'en 1880 inclusivement. Cette indemnité serait destinée à aider au remboursement des emprunts que cette commune a contractés jusqu'à ce jour pour répondre aux améliorations dont devaient jouir les parties à distraire de son territoire.

Erquinghem proteste contre l'agrandissement projeté qu'il considère comme fort onéreux pour cette commune; qu'en effet, par l'échange proposé, le principal des contributions directes augmenterait de 146 fr.; mais que la partie à distraire rapporte actuellement, en contributions des portes et fenêtres, cotes personnelles et mobilières, patentes et prestations, un revenu annuel de 300 fr., plus 200 fr. d'octroi; que la population de la portion de territoire offerte par Armentières n'est composée que de cinq individus, tandis que celle d'Erquinghem compte une population de 30 personnes, dont plusieurs se recommandent par leur utilité et par des services signalés envers ladite commune.

Une enquête a eu lieu dans les trois communes intéressées et dans la ville d'Armentières. Elle a été faite par le juge-de-paix du canton.

A Houplines, la population a protesté en masse contre l'admission du projet. Le Commissaire enquêteur a recueilli quatorze déclarations, tant verbales qu'écrites; ces dernières, signées de plus de quatre cents habitants. Les déclarants sont unanimes à repousser toute

distraction de territoire. Ils allèguent le préjudice énorme que l'adoption du projet causerait à Houplines en lui enlevant la partie la plus productive de son territoire, l'insignifiance des compensations offertes et l'impossibilité où se trouve Armentières de justifier sa demande par des motifs sérieux, s'inspirant, bien entendu, d'un intérêt général.

A la Chapelle-d'Armentières, une protestation contenant 648 signatures conclut au rejet pur et simple de la demande d'agrandissement d'Armentières, en prenant une partie du territoire de ladite commune. Cette opposition est motivée, d'une part, sur l'insuffisance des compensations réclamées par le Conseil municipal; d'autre part, sur les sacrifices faits jusqu'à présent par la commune; sur la nécessité de maintenir la répartition des charges actuelles entre tous les habitants; enfin sur le nombre et la gravité des intérêts de toute nature qui seraient lésés par un changement de délimitation.

Vingt-et-un habitants du quartier dit Saint-Honoré, qu'Armentières veut s'incorporer, ont témoigné leur volonté de ne pas être séparés de la Chapelle-d'Armentières, à cause de l'augmentation considérable d'impôts que l'annexion aurait pour résultat de faire peser sur eux.

A Erquinghem-Lys, une protestation non motivée a été signée par 125 habitants.

A Armentières, deux habitants seulement interviennent à l'enquête pour réclamer l'annexion à Armentières de la portion du territoire de la Chapelle-d'Armentières, où se trouvent les bâtiments de la gendarmerie de ladite ville.

Le Commissaire enquêteur est d'avis qu'il ne soit pas donné d'autre suite au projet de l'enquête.

Le Conseil municipal d'Armentières, appelé à répondre aux réclamations des Conseils municipaux, de l'enquête et à l'avis du Commissaire-Enquêteur, commence par rappeler sommairement les raisons principales sur lesquelles s'appuie la demande la ville.

Ces raisons sont:

1° Facilités de perception de l'octroi;

2° Facilités pour la police et la répression de la fraude;

3° Nécessité de pourvoir les habitants des quartiers à annexer d'écoles, de salles d'asile, d'un hospice, d'un bureau de bienfaisance pouvant sans trop de déplacement les aider dans leurs besoins;

4° Difficultés des rapports de ces mêmes habitants avec l'état-civil et l'église;

5° Nécessité de faire aux abords d'Armentières, vers La Chapelle-d'Armentières, des travaux urgents d'assainissement.

Examinant ensuite les objections présentées, cette Assemblée, en ce qui concerne La Chapelle-d'Armentières, fait ressortir que les portions à distraire du territoire de cette commune sont habitées par des familles qui ne peuvent trouver leurs ressources qu'à Armentières et qui, en raison de leur éloignement de l'agglomération principale de la commune à laquelle elles appartiennent, sont forcément obligées de demander à Armentières l'instruction de leurs enfants et, le cas échéant, les secours de la charité publique et ceux de la charité privée.

Le Conseil conclut à l'annexion pure et simple des portions de territoire dont il s'agit, sans aucune compensation à la commune.

En ce qui concerne Erquinghem-Lys, cette Assemblée s'étonne d'une opposition qui ne lui paraît pas avoir de raison d'être.

En ce qui concerne Houplines, les objections présentées à la réalisation du projet ne lui

paraissent pas sérieuses. La portion à détacher d'Houplines vit avec Armentières. Ce sont les industriels d'Armentières qui l'ont fait naître et qui la font prospérer ; la population a les mêmes habitudes que celles d'Armentières et c'est dans cette ville seulement qu'ils peuvent trouver les moyens de satisfaire à leurs besoins. Le Conseil municipal prouve l'avantage pour cette portion d'être annexée à Armentières par la demande qui en a été faite par les principaux contribuables et surtout par leurs instances pour voir donner à cette demande un accueil favorable.

M. le Géomètre en chef du cadastre donne un avis favorable à la réalisation du projet.

M. le Directeur des contributions directes, après un examen sérieux du dossier, fait ressortir dans son rapport très-substantiel que :

1° L'opposition d'Erquinghem est mal fondée, puisque la commune recevrait plus qu'elle ne donne ;

2° L'opposition de La Chapelle-d'Armentières est déraisonnable, puisqu'on lui demande peu et qu'elle n'a pas d'action sur la petite partie du territoire cédé ;

3° L'opposition d'Houplines se comprend. L'emprise, en effet, est assez forte et d'ailleurs une commune consent rarement à se laisser amoindrir, dût-elle y gagner sous d'autres rapports.

Il conclut qu'un intérêt d'ordre public exige l'agrandissement demandé et que l'on ne doit pas s'arrêter devant les objections présentées.

Mgr l'Archevêque de Cambrai, à qui le plan de l'agrandissement projeté a été soumis afin d'avoir l'avis de Sa Grandeur sur la réduction de l'importance des paroisses qui pourrait résulter de la réalisation du projet, ne voit pas la nécessité d'une nouvelle délimitation des paroisses ; seulement, Sa Grandeur a l'espoir que l'on comprendra la nécessité de construire une église dans les environs des territoires qui seraient annexés et d'établir une deuxième paroisse dans la ville d'Armentières dont la population a pris, depuis quelques années, un accroissement considérable.

Le Conseil d'arrondissement de Lille, appelé à donner son avis sur ce projet, a renouvelé les vœux que cette Assemblée a émis l'année dernière, tels qu'ils sont formulés ci-dessus sous les deux seules modifications suivantes :

1° En compensation de l'emprise qui lui serait faite par Armentières, la commune d'Houplines recevrait :

A. — La portion du territoire d'Armentières, détachée par le chemin de fer projeté d'Armentières à Ostende, jusqu'à la rencontre du chemin de fer du Nord.

B. — La portion du territoire de La Chapelle-d'Armentières détachée par chemin de fer du Nord.

2° En compensation de cette portion détachée de son territoire, à abandonner à Houplines, et des emprises qui lui seraient faites par Armentières, la commune de La Chapelle-d'Armentières recevrait la portion du territoire d'Armentières, détachée par le chemin de fer du Nord, depuis la route impériale N° 42, de Lille à Boulogne, jusqu'à la rencontre du territoire actuel de La Chapelle-d'Armentières.

En conséquence :

1° En dehors des lignes du chemin de fer, Armentières ne conserverait plus de son territoire actuel que la portion se trouvant entre la route impériale N° 42 et le passage à niveau de la route départementale N° 18, d'Armentières à Béthune, portion réservée aux dépendances de la gare du chemin de fer.

2° Sauf cette exception, le chemin de fer du Nord servirait de limite :

A. — Entre la commune d'Armentières et celle d'Erquinghem-sur-la-Lys ;

B. — Entre la commune d'Armentières et celle de La Chapelle-d'Armentières ;

C. — Entre cette dernière commune et celle d'Houplines jusqu'à la rencontre du sentier de Lille.

3° Le chemin de fer projeté d'Armentières à Ostende servirait de limite entre la commune d'Armentières et celle d'Houplines.

Le Conseil émet ensuite le vœu que, si les communes d'Houplines et de La Chapelle-d'Armentières le demandent, il soit nommé, s'il y a lieu, par M. le Conseiller d'État, une commission composée de Conseillers-Généraux, laquelle serait chargée de fixer les indemnités pécuniaires qui pourraient être dues par la ville d'Armentières aux communes d'Houplines et de La Chapelle-d'Armentières.

Il y aurait toujours lieu de la part de la ville d'Armentières de prendre à sa charge une partie des dettes auxquelles doivent répondre actuellement les communes d'Houplines et de La Chapelle-d'Armentières. La répartition de ces dettes, d'après la jurisprudence en vigueur, doit être faite entre les parties, à raison des contributions directes publiques payées par chacune d'elles.

Je vous prie, Messieurs, de vouloir bien examiner toutes les pièces du dossier que j'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général et de donner votre avis sur la suite dont la demande de la ville d'Armentières vous aura paru susceptible.

Je crois devoir vous ajouter, Messieurs, que les promoteurs de la demande d'agrandissement, en prenant sur Houplines, paraissent disposés à retirer leur demande, au moins quelques-uns, et que jusqu'à ce jour la commune d'Houplines n'a rien négligé pour répondre aux besoins de la portion qu'il serait question de distraire de cette commune pour l'annexer à Armentières. Houplines, en effet, a construit une salle d'asile, une école, et un hospice est actuellement en construction.

Hameau du Blanc-Seau. — Demande d'annexion à Roubaix.

J'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général le dossier relatif à la demande d'un certain nombre d'habitants du hameau du Blanc-Seau, tendant à obtenir la distraction de ce hameau de la ville de Tourcoing et, par suite, son annexion à Roubaix.

Dans son rapport pour la session de 1868, mon prédécesseur a eu l'honneur de faire l'exposé de cette affaire et de l'instruction dont elle avait été l'objet.

Dans cette même session, le Conseil général a donné un avis favorable à l'annexion, à la ville de Roubaix, de toute la portion du territoire de Tourcoing qui se trouve entre la ville de Roubaix et l'axe du canal en construction, lieux connus sous la dénomination du Fresnoy, et portion du Blanc-Seau, à la condition que la ville de Roubaix abandonnera à celle de Tourcoing certaines parties de territoire, dont la superficie n'est pas bien déterminée et qui comprendraient environ 23 hectares, suivant le rapport de mon prédécesseur, et 16 hectares, suivant la délibération du Conseil municipal de Roubaix, lesquelles parties de territoire, situées sur la rive gauche dudit canal, sont traversées par la route départementale N° 14 et s'arrêtent au

chemin dit du Moulin-Tonton, le tout conformément au rapport de M. le commissaire-enquêteur.

Le Conseil général a décidé qu'une Commission de sept membres, désignée par arrêté préfectoral, serait chargée de fixer les indemnités qui pourraient être dues à l'une ou à l'autre des deux villes.

Cette Commission, composée de MM. Saint-Léger, président, De Coussemaker, Bieswal, Telliez, Marie-Soufflet, le baron de Bouteville et Legrand, s'est réunie en janvier dernier pour fixer les bases de ses opérations, et elle a nommé une Sous-Commission, composée de MM. Saint-Leger, Legrand et baron de Bouteville pour préparer le travail demandé à la Commission. Ces messieurs se sont rendus sur les lieux, ont entendu MM. les Maires de Roubaix et de Tourcoing, et le Président de la Commission syndicale du Blanc-Seau.

La Commission s'est réunie de nouveau le 29 juillet dernier pour arrêter définitivement les propositions qu'elle aura l'honneur de soumettre au Conseil général.

J'ai l'honneur de communiquer au Conseil général des instructions qui ont été adressées à mon prédécesseur, à l'effet de demandcr à cette Assemblée son avis sur la fixation de la limite entre les deux villes de Roubaix et Tourcoing, quant au canal.

Vous voudrez bien, Messieurs, donner votre avis à cet égard.

Hameau du Blanc-Seau.—Projet de son annexion à la ville de Roubaix.

J'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général une délibération, en date du 24 juillet dernier, par laquelle le Conseil municipal de Tourcoing proteste de nouveau contre le projet d'annexion d'une partie du hameau du Blanc-Seau à la ville de Roubaix.

Hameau de Blanc-Seau. — Annexion à Roubaix. — Indemnités.

J'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général le procès-verbal et le rapport de la Commission qui a été appelée à examiner la question des compensations qui doivent résulter pour la ville de Tourcoing, surtout de l'annexion d'une grande partie du hameau du Blanc-Seau, à la ville de Roubaix.

Vous voudrez bien, Messieurs, donner votre avis sur la suite dont cet important travail vous aura paru susceptible. Il est conçu en ces termes :

Échange de territoires entre Tourcoing et Roubaix. — Indemnités.

Le Conseil général, dans sa séance du 3 septembre 1868, a émis un avis favorable à l'annexion à Roubaix de la partie du terriroire de Tourcoing, située au Sud du canal en construction, sous la condition de l'abandon par Roubaix au profit de Tourcoing, d'une partie désignée de son territoire, située au Nord du canal.

Cet avis donné, le Conseil a invité le Préfet à confier à une Commission de sept Membres, le soin d'examiner et de proposer les indemnités qui pouvaient être dues à l'une ou à l'autre des deux villes.

Par arrêté du 9 décembre 1868, le Préfet a constitué cette Commission.
Président : M. Saint-Leger, Conseller général, pour l'arrondissement de Lille,
Membres : MM. De Coussemaker, Conseiller général, pour l'arrondissement de Dunkerque.

Bieswal,	Id.	Id.	d'Hazebrouck.
Tellier,	id.	id.	de Cambrai.
Marie Soufflet,	id.	id.	d'Avesnes.
Baron de Bouteville,	id.	id.	de Douai.
L. Legrand,	id.	id.	de Valenciennes.

Dans une première séance à la Préfecture, en janvier 1869, la Commission a chargé une Sous-Commission de trois membres, de visiter les territoires à échanger et de réunir les éléments utiles pour apprécier les indemnités.

Cette Sous-Commission s'est rendue sur le terrain le 25 juin.

La Commission s'est réunie à nouveau à la Préfecture le 29 juillet. Présents : MM. Saint-Leger, Président ; Bieswal, L. Legrand et Baron de Bouteville. S'est excusé, M. de Coussemaker.

I.

Les Membres de la Sous-Commission exposent que le canal, dans son parcours entre Roubaix et Tourcoing, est en voie d'achèvement, que l'ouverture supérieure est faite et que les travaux de creusement sont très-avancés ; l'axe du canal peut actuellement être pris pour limite, en toute sureté.

II.

Opposition de la ville de Tourcoing, et demande subsidiaire, formulées dans la lettre du Maire au Conseiller-d'État, en date du 1^er^ mai 1869, pièce jointe N° 1.

Le Maire de Tourcoing proteste contre toute cession de territoire, et comme fin de non recevoir, il invoque notamment une décision du Conseil général de 1860, le rejet de la demande de l'érection du hameau du Blanc-Seau en commune, les obligations imposées à cette occasion à Tourcoing et exécutées.

La Commission lui a donné acte de ces réserves.

Étant nommée pour appliquer un avis du Conseil général, qui se prononce pour un échange de territoire entre Tourcoing et Roubaix, et le principe de cet échange étant, quant à elle, hors de discussion, la Commission a passé outre.

Subsidiairement, le Maire de la ville de Tourcoing fait observer que les limites de Tourcoing, Roubaix, Wattrelos, Croix, Wasquehal et Mouveaux, sont irrationnelles et contraires aux besoins des populations ; il produit, à cet égard, des cartes, pièces jointes N^os^ 2 et 3, dont l'inspection semble justifier son allégation ; insistant sur Wattrelos, Roubaix et Tourcoing, il réclame des échanges entre les trois communes.

Tourcoing et Roubaix se céderaient réciproquement les parties actuellement en question ; de plus, Roubaix céderait une partie de son territoire à Wattrelos et cette troisième commune, céderait une partie du sien à Tourcoing. Les échanges entre les trois communes, d'après le Maire de Tourcoing, pourraient être réalisés de façon à maintenir chaque commune dans sa situation financière. Elles desserviraient les intérêts généraux, et le Maire de Tourcoing assure qu'elles s'opéreraient avec l'assentiment de tous.

La Commission a donné acte au Maire de Tourcoing de cette demande subsidiaire.

Se reportant ensuite à la délibération du Conseil général, d'après laquelle elle est chargée de fixer les *indemintés qui pourraient être dues à l'une ou à l'autre des deux villes,* et la commune de Wattrelos n'étant pas en cause, elle ne s'est pas crue autorisée à entrer dans le système du Maire de Tourcoing, si rationnel qu'il paraisse à première vue, et à proposer un remaniement général des territoires de trois communes et plus, sans avoir entendu les divers intéressés.

En l'état, le Maire de Tourcoing a pensé ne pouvoir continuer son concours à la Commissiou.

III.

Limites données par l'avis du Conseil général.

L'axe du canal en construction devient la limite territoriale entre les villes de Roubaix et de Tourcoing.

D'une part, la ville de Tourcoing cède à celle de Roubaix la partie de son territoire, située au Sud du canal, qui comprend la principale portion des lieux dits le Blanc-Seau et le Fresnoy ; pièce visée N° 4.

D'autre part, la ville de Roubaix cède à celle de Tourcoing une partie de son territoire, située au Nord du canal, lieux dits les Préaux et le Bas Fontenoy, qui est délimiiée par le canal, le chemin des Couteaux au moulin Tonton et les limites de Wattrelos et de Tourcoing ; pièces visées N^{os} 5 et 6.

IV.

Comparaison des territoires échangés.

CONTENANCE.

Partie de Tourcoing	42 H.	09 A	63 C.
Partie de Roubaix.	21	24	25
Différence.	20 H.	85 A.	38 C.

POPULATION.

Partie de Tourcoing	1,590 habitants environ.
Partie de Roubaix.	280 Id.
Différence.	1,310

Contributions directes, part afférente aux communes.

Produit de la partie de Tourcoing	2,250 fr. environ.
Id. de Roubaix.	1,200
Différence.	1,050

Cotributions indirectes.

D'après la moyenne des trois dernières années, la perception au profit de la ville de Roubaix rapporte

14 fr. 12 c. par tête d'habitant. Le chiffre est fourni par le Maire de Roubaix, pièce N° 7; et bien qn'il ait paru à la Commission exceptionnellement élevé, elle l'a pris pour base.

Du chef des Contributions indirectes, le revenu de la partie de Tourcoing pour 1,590 habitants peut être évalué à. . . . . 22,450 fr. environ.
et celui de la partie de Roubaix, pour 280 habitants, à 3,950

Différence 18,500

Bureau de mesurage public des étoffes.

La ville de Tourcoing a très-habilement profité de la situation du Blanc-Seau. Ce hameau est un passage très-frequenté pour de nombreux ouvriers, qui portent aux fabriques de Roubaix l'ouvrage confectionné chez eux. La ville de Tourcoing y a établi un bureau de mesurage. Beaucoup d'ouvriers y font mesurer les étoffes et l'opération est acceptée par les fabricants de Roubaix. Le bureau est établi dans une maison en location et le mobilier est relativement sans valeur. Déduction faite des frais de gestion, il rapporte à la ville de Tourcoing 1,500 par an, et c'est le fait à relever.

Pavés.

La partie de Tourcoing possède un pavé d'une longueur de . . . . . 320 mètres.
et celle de Roubaix en possède un d'une longueur de. . . . . 70 Id.

Différence . . . . . 250 mètres.

Pavé en mauvais état au Blanc-Seau.

Établissements publics.

La partie de Roubaix n'en à aucun.

Celle de Tourcoing a une église et un presbytère, et elle jouit d'un cimetière. Les écoles de garçons et de filles, sont tenues dans des maisons en location et le mobilier est relativement sans valeur. Il en est de même du mobilier de l'éclairage au pétrole.

En résumé, la partie à céder du territoire de Tourcoing apporte à Roubaix un revenu annuel de. . . . . 26,200 fr.
et celle du territoire de Roubaix, fournie en contre échange, n'apporte à Tourcoing qu'un revenu annuel de. 5,150

Différence au préjudice de Tourcoing et à l'avantage de Roubaix de. . . . . 21,050 fr.

De plus, la partie de Tourcoing possède seule des établissements publics et mesure une contenance double

V.

Conditions à imposer au projet du Blanc-Seau.

Au-dessus de l'intérêt des villes de Tourcoing et de Roubaix, qui ambitionnent, l'une de conserver, l'autre d'obtenir, une partie de territoire, source de revenus actuels, espérance fondée de revenus plus élevés encore dans l'avenir — avant l'intérêt de Tourcoing et de Roubaix et les primant de beaucoup,

il est juste et nécessaire de placer celui du hameau du Blanc-Seau, celui des habitants de la partie de territoire à échanger.

Des habitants d'un hameau, qui versent dans une caisse municipale 26,200 fr. annuellement, depuis nombre d'années, ont incontestablement le droit d'obtenir une légitime satisfaction pour les besoins du culte, de l'instruction et des voies de communication. Les habitants du hameau du Blanc-Seau ont dû se procurer, à leurs frais, avec l'aide de souscriptions particulières, sans subvention de la Caisse municipale de Tourcoing, une église, un presbytère et un cimetière. Ils ont dû réclamer leur érection en commune auprès du Conseil général, et celui-ci, en repoussant leur demande, leur a assuré des écoles, un pavé et l'éclairage. Les écoles sont tenues dans des maisons louées ; le local, pour celle des garçons, est dans de fâcheuses conditions pour l'hygiène et l'instruction, et pour celle des filles, il laisse à désirer L'éclairage est insuffisant. Le pavé est en mauvais état; plusieurs habitations ne sont pas reliées par des pavés à l'artère principale, et les abords de l'église et la rue, qui y mène, ne sont pas pavés et sont d'un accès très-difficile six mois de l'année.

Les tentatives réitérées du Blanc-Seau pour se séparer de Tourcoing, expliquent comment la ville de Tourcoing, tout en retirant du Blanc-Seau un produit annuel de 26,200 fr., a fait pour ce hameau la moindre dépense possible, et a ajourné pendant longtemps la satisfaction à donner à des intérêts de premier ordre de la religion et de l'éducation qui, même aujourd'hui, ne sont encore que très-incomplétement desservis ; la persévérance du Blanc-Seau à réclamer sa distraction d'avec Tourcoing, fait bien comprendre les raisons de la conduite de Tourcoing ; il n'en résulte pas moins, et la Commission doit le dire, tant pour éclairer le Préfet et le Conseil général que pour éviter qu'une situation funeste ne se prolonge, que le hameau du Blanc-Seau n'a pas été adminstré aussi favorablement que l'agglomération.

La ville de Roubaix, dont le Blanc-Seau, par sa position topographique, est un faubourg et forme le prolongement des rues, tiendra à honneur, aussitôt après l'annexion, de doter le Blanc-Seau des établissements qui manquent ; ces intentions ne peuvent faire doute ; néanmoins, la Commission pense que le Conseil général, qui a procuré en 1860 de notables améliorations, aimera à continuer son œuvre de protection.

En conséquence, elle propose, comme *première condition*, de l'échange de territoire, comme *première indemnité*, les travaux suivants à réaliser pàr Roubaix au profit du Blanc-Seau, dans l'ordre indiqué ci-dessous, et dans le délai de cinq ans, à partir de la loi qui autorisera l'échange. Ces travaux, les voici :

1° Construction d'une école de garçons;

2° Construction d'une école de filles et d'une salle d'asile;

3° Pavement de la rue qui mène à l'église et de la petite place autour de l'église;

4° et 5° L'exécution des travaux nécessaires, quant à l'éclairage au gaz et à la distribution d'eau, pour assurer aux habitants du Blanc-Seau, les avantages dont jouissent les habitants de la ville.

Et 6° Pavement de tronçons de chemins en sol naturel, à l'effet de relier toutes les habitations par un pavé à la voie principale.

La Commission évalue à cent mille francs, environ, la dépense que ces travaux entraîneront ; en fixant ce chiffre approximatif, elle tient compte de la largeur des vues qui dirige l'Administration d'une grande ville, mais elle exclut tout luxe de construction.

Une fraction du Blanc-Seau, qui est placée au Nord du canal, n'est pas attribuée à Roubaix et reste à Tourcoing. Elle n'est pas très-importante actuellement et en attendant, pour alléger les charges de Tourcoing, il convient de s'en préoccuper, spécialement au point de vue des nécessités de l'instruc-

tion, d'autant qu'elle est très-éloignée de l'agglomération à Tourcoing. La Commission propose, *comme seconde condition, comme seconde indemnité,* que Roubaix reçoive pendant dix ans dans les écoles et asiles du Blanc-Seau, les enfants de cette fraction et les y traite, tant pour la gratuité que pour tous autres avantages, exactement comme elle traitera les enfants du Blanc-Seau annexé.

VI,

Indemnité au profit de Tourcoing.

Nous avons énuméré plus haut les établissements publics de la partie donnée en échange par Tourcoing, et nous avons montré que cette partie rapportait annuellement environ 21,050 fr., en plus que la partie donnée en contre-échange par Roubaix.

La Commission n'a pas admis le produit du bureau de mesurage comme pouvant être l'objet d'une indemnité; Tourcoing pourra en rétablir un sur son territoire, et si cette ville a profité avec intelligence de la situation en établissant le bureau existant, elle ne peut prétendre à un droit sur des rapports entre les ouvriers et les fabricants de Roubaix. — A déduire . . . . . 1,500 fr.

Reste. . . . . 19,550 fr.

La Commission en décompte les charges que la ville de Tourcoing supporte pour le hameau du Blanc-Seau, telles que location d'écoles, traitement d'instituteur et d'institutrice, de garde-champêtre, etc., entretien de pavés, etc., secours de bienfaisance, etc, Elle les évalue à 6,550 francs. — A déduire . . . . . 6,550 fr.

Reste. . . . . 13,000 fr.

et cette somme peut être considérée comme le bénéfice net que l'agglomération de Tourcoing retirait annuellement du hameau du Blanc-Seau.

C'est l'avantage que l'échange procure à Roubaix, pour une certaine mesure. D'une part, il y a lieu d'espérer que la ville de Roubaix traitera le hameau du Blanc-Seau, l'un de ses faubourgs, plus favorablement que Tourcoing ne le traitait, et les charges augmenteront. D'autre part, la Commission propose de demander à Roubaix, en faveur du Blanc-Seau, des travaux pour cent mille francs environ.

Trois avis se sont manifestés dans la Commission pour le règlement d'une indemnité au profit de Tourcoing.

Un Membre a proposé de capitaliser les 13,000 fr. à 4 %, ce qui produirait 360,000 fr., d'ajouter à cette somme le prix d'estimation de l'église, du pavé, etc., d'en former un total, dont les 100,000 fr. pour les travaux indiqués seraient déduits et de prendre le chiffre du reliquat pour chiffre de l'indemnité à payer par Roubaix et Tourcoing.

Un autre Membre a proposé de capitaliser les 13,000 fr. à 5 %, ce qui produirait 325,000 fr., d'en décompter les 100,000 fr. de travaux et de fixer à 225,000 fr. l'indemnité à payer par Roubaix et Tourcoing, sans tenir autrement compte de l'église et du pavé.

Deux Membres ont cru ne pouvoir admettre ni l'une ni l'autre de ces propositions.

La Commission est unanime pour reconnaître qu'en général, il ne faut pas encourager l'annexion d'une partie du territoire d'une commune à une autre commune, qu'exceptionnellement tout commande, dans l'espèce, et pour le Blanc-Seau, sa distraction d'avec Tourcoing, et son incorporation à Roubaix, enfin qu'il en résultera un avantage, non seulement pour le Blanc-Seau, mais encore pour Roubaix.

Des Membres pensent que quand les habitants d'un hameau quittent l'ancienne commune pour entrer dans une nouvelle, celle-ci ne doit aucune indemnité à la première, du chef des revenus des contributions directes et indirectes, qui seront diminués dans la commune abandonnée et augmentés dans la commune adoptée; les lois qui régissent les changements de territoires et les dispositions des octrois paraissent s'y opposer.

D'autres Membres font observer qu'il ne s'agit pas du droit strict, que le Conseil général s'est préoccupé de l'équité, et celle-ci réclame-t-elle une indemnité en faveur de l'une des deux villes? Voilà la question. Le profit pour Roubaix, personne ne le conteste, le préjudice pour Tourcoing, peut-il être méconnu? Cette ville, qui est engagée dans de grandes entreprises et qui, pour y faire face, comptait sur son revenu, le recevra diminué de 13,000 fr. annuellement. Les produits sont appelés à croître promptement et notablement au Blanc-Seau pour la partie annexée à Roubaix, le bénéfice de cette progression passera tout entier à Roubaix. Equitablement une large indemnité ne doit-elle pas être payée par Roubaix à Tourcoing? Un Membre ajoute que quels que soient les donateurs qui aient fourni les ressources pour la construction de l'église, cette église est un édifice communal, la propriété de Tourcoing, et quand l'église devient, par l'effet de l'échange de territoires, la propriété de Roubaix, cette ville doit en rembourser la valeur à sa voisine.

Les premiers Membres répliquent : En ce qui concerne l'église, la ville de Tourcoing, en tant que commune, aurait dû la bâtir, et quand des habitants du hameau, aidés par des souscripteurs particuliers, l'ont élevée, à son défaut, sans subvention de la caisse municipale, la ville, à l'occasion de la séparation du hameau pourrait-elle s'en faire un titre d'indemnité? Pourrait-elle prétendre au remboursement des dépenses de construction? C'est inadmissible.

En ce qui concerne la diminution de revenus de Tourcoing, il n'est pas exact de dire que cette ville perde; elle cesse de gagner. Il était très-bon pour elle de trouver 13,000 fr. annuellement à recueillir au hameau; les besoins de celui-ci plus ou moins satisfaits, il serait excellent pour elle de continuer cette situation, et le hameau progressant, d'y trouver plus de 13,000 fr. La légalité autorise ce résultat, mais puisqu'il ne faut pas consulter le droit pur dans l'espèce, affirme-t-on, puisqu'il n'est fait appel qu'à l'équité, l'équité approuve-t-elle pleinement ces combinaisons et ces calculs? Le bonheur de Tourcoing, qui a joui du Blanc-Seau pendant de longues années, prend fin; Tourcoing peut et doit le regretter, mais comment y trouver un dommage, qui exige une réparation pécuniaire?

Ce n'est pas que ces membres de la Commission ne soient frappés de la différence de situation pour les villes de Roubaix et Tourcoing, dont la première gagne et la seconde cesse de gagner. Les besoins du hameau largement et pleinement satisfaits et garantis, puisque le hameau est assez productif pour laisser un excédant de ressourses, ils adopteraient volontiers un tempérament qui permît de faire profiter et Tourcoing, à raison de son ancienne possession, et Roubaix, à raison de ses relations avec le hameau et de la situation topographique. Quel pourrait être ce tempérament? C'est ce dont ils se préoccupent.

Après avoir longuement délibéré, la Commission propose d'ajouter aux deux conditions stipulées ci-dessus au profit de Blanc-Seau, partie à échanger et partie non-échangée, cette *troisième condition*, ou *troisième indemnité*, d'après laquelle la ville de Roubaix paierait à celle de Tourcoing treize mille francs par an, pendant dix ans, tant pour l'abandon par Tourcoing au profit de Roubaix de l'église, du pavé, du mobilier des écoles et de l'installation du gaz, que comme dédommagement pour les revenus directs et indirects que Tourcoing cesse de percevoir, bien que cette ville les ait fait entrer dans ses prévisions pour engager ses travaux et règler ses emprunts.

La ville de Tourcoing abandonnera à celle de Roubaix, ses droits sur le presbytère, si elle en a.

Pour le cimetière du Blanc-Seau, quoiqu'il soit situé sur la partie du territoire non-échangé et au nord du canal, elle en continuera la jouissance entière et perpétuelle au profit de tous les habitants du Blanc-Seau, même de ceux annexés à Roubaix, demeurant quant à elle nue propriétaire, le hameau du Blanc-Seau étant usufruitier, conformément aux intentions exprimées dans l'acte de donation.

Estaires. — Hameau du Doulieu.

Dans sa dernière session, le Conseil général a donné un avis défavorable à la demande en séparation d'Estaires, du hameau de Doulieu et par suite de l'érection en commune de cette portion de territoire. Mais, dans un esprit de conciliation, l'Assemblée a exprimé le vœu qu'à l'avenir un adjoint soit choisi parmi les habitants du Doulieu, avec mission de dresser les actes de l'état civil de ce hameau et que, dans les élections, une section y soit établie.

J'ai l'honneur d'informer le Conseil général qu'un adjoint, choisi parmi les habitants du hameau, vient d'être nommé et installé.

Quant à la section demandée pour les élections municipales, elle sera établie lors des prochaines élections.

Câtillon. — Distraction de quatre hameaux, leur érection en commune.

En 1867, le Conseil géneral a été saisi d'une demande d'un certain nombre d'habitants des quatre hameaux dits le Rejet-de-Beaulieu, La Lorette, La Louvière et le Petit-Cambrésis, tendant à obtenir la distraction de ces hameaux de la commune de Câtillon, et, par suite, leur érection en commune.

Ces hameaux, ainsi que l'indiquent les plans joints au dossier de cette affaire, plans d'ailleurs fort mal établis, sont fort éloignés de la commune de Câtillon, et, par leur réunion, ils pourraient former une commune réunissant les ressources suffisantes pour répondre à ses charges.

Le Conseil municipal alors, assisté des plus imposés, ne s'opposait pas à la distraction, mais cette assemblée demandait que la délimitation fût établie de manière à ne pas porter trop de préjudice à la commune de Câtillon.

Le Conseil d'arrondissement, en donnant un avis favorable à la demande des habitants des dits hameaux, proposa une délimitation de nature à concilier les intérêts en litige.

Le Conseil général donna aussi un avis favorable à la réalisation du projet.

M. le Directeur des Contributions directes qui a dû être forcément consulté après la session, comme la chose devra encore se faire cette année, en raison du court délai entre la session du Conseil général et celle des Conseils d'arrondissements, a conclu au rejet de la demande.

Examinant la question au point de vue des charges qui seraient pour les hameaux la conséquence de leur érection en commune, M. le Directeur fait remarquer dans son rapport très-substantiel que les hameaux dont la distance du chef-lieu n'est réellement que de 3 à 4 kilomètres au lieu de 5, chiffre indiqué dans la demande, n'ont ni église, ni cimetière, ni écoles, rien enfin de tout ce qui est nécessaire pour répondre aux divers services publics d'une commune.

M. le Directeur reconnaît qu'il serait nécessaire de rendre l'agglomération plus accessible en toutes saisons aux habitants des hameaux en améliorant les chemins ; qu'il faudrait leur donner satisfaction en leur construisant une chapelle ou une église ; qu'il faudrait répondre sur les lieux-mêmes à l'instruction des enfants, qu'il leur faudrait enfin un cimetière et un adjoint spécial tant pour la police que pour l'état civil ; aussi s'explique-t-il parfaitement l'adhésion donnée à l'érection demandée par le Conseil municipal de Câtillon. Cette assemblée comprend qu'elle ne pourra pas tarder plus longtemps à répondre à tous les besoins de la population des hameaux, et elle préfère en laisser la charge aux hameaux seulement que d'y voir contribuer toute la commune actuelle. Pour répondre aux dépenses de premier établissement, la nouvelle commune aurait pour ressources 20,000 fr. environ, provenant de sa part dans les marais communaux, plus des centimes extraordinaires au moins pendant 20 ans. M. le Directeur voit dans ces charges une cause de divisions chez les habitants de la nouvelle commune. Les hameaux, paraît-il, ne sont unis par aucun lien ; il n'existe entre eux aucune affinité ; leur fusion n'est favorisée ni par la disposition des lieux, ni par la communauté des intérêts, ni par d'anciennes habitudes. Dans cette situation, que l'on multiplie les charges et bientôt la division éclatera. Déjà le Petit-Cambrésis, qui n'a jamais eu de rapport avec le Rejet-de-Beaulieu et qui, dit-il, quoi qu'il arrive, n'en aura jamais, proteste contre la séparation que l'on veut lui imposer ; et la population de La Louvière ne paraît même pas complètement disposée à cette séparation. Tels sont, Messieurs, les motifs qui ont déterminé M. le Directeur à se prononcer pour le rejet de la demande. Mais, en raison surtout des avis favorables donnés à cette demande et de la lenteur qui pourrait être apportée dans les améliorations auxquelles ont droit les hameaux, ce fonctionnaire s'est prononcé, dans le cas où le rejet ne serait pas adopté, pour un complément d'instruction.

Ce complément d'instruction était d'autant plus nécessaire qu'il y avait de part et d'autre des fractions intéressées une grande hésitation dans les limites des deux communes, dans le nom à donner à la nouvelle, et qu'aussi le Petit-Cambrésis, qui forme une section de commune complètement distincte de la section du Rejet, et qui toujours a protesté contre la séparation, n'avait pas eu de commission syndicale.

Un complément d'instruction a donc eu lieu. Les hameaux du Petit-Cambrésis et du Bois-de-l'Abbaye dont il est question de distraire aussi une portion de territoire, ont été représentés chacun par une commission syndicale. Une nouvelle enquête a eu lieu.

Au Rejet-de-Beaulieu, à La Louvière et à La Lorette les enquêtes sont favorables.

Au Petit-Cambrésis, sur 89 habitants 34 se sont présentés devant le Commissaire-enquêteur et 27 ont demandé à ne pas être séparés de Câtillon, en donnant pour motifs que les hameaux qui sollicitent leur érection en nouvelle commune ne renfermeraient pas les éléments d'une bonne administration municipale et n'auraient pas d'autre moyen de pourvoir aux différents services dont la création serait nécessaire, que l'impôt extraordinaire qui viendrait aggraver les charges des opposants.

Le hameau du Bois-de-l'Abbaye s'oppose aussi au morcellement de son territoire, voulant obtenir plus tard de former à lui seul une commune.

Le Commissaire-enquêteur est d'avis qu'il soit fait droit aux réclamants, c'est-à-dire que la nouvelle commune ne soit formée que des trois hameaux de La Louvière, de La Lorette et du Rejet-de-Beaulieu.

Le Conseil municipal de Châtillon, assisté des plus imposés, est d'avis que le Petit-Cambrésis ne fasse pas partie de la nouvelle commune, et que la nouvelle délimitation comprenne dans la réunion des trois hameaux une partie du territoire du Bois-de-l'Abbaye.

De plus, cette assemblée est d'avis que le nom de la nouvelle commune soit *Beaulieu*.

Le Conseil d'arrondissement de Cambrai, sans se préoccuper des oppositions faites à la réalisation du projet tel qu'il est présenté, est d'avis que la nouvelle commune comprenne les hameaux du Rejet-de-Beaulieu, de La Louvière, de la Lorette, du Petit-Cambrésis et d'une partie du Bois-de-l'Abbaye.

M. le Sous-Préfet de Cambrai est du même avis ; de plus, il est aussi d'avis que le nom de la nouvelle commune soit Beaulieu.

J'ai l'honneur de prier le Conseil général de donner aussi son avis sur l'érection de commune dont il s'agit.

Strazeele. — Demande d'annexion à son territoire de diverses parcelles de terrain appartenant aux communes de Flêtre, Meteren et Merris.

J'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général un dossier contenant une pétition des habitants de Flêtre, Meteren et Merris, à l'effet d'annexer diverses parcelles de terrain à la commune de Strazeele.

Ce projet a été soumis aux enquêtes règlementaires ; les Conseils municipaux des communes de Meteren, Flêtre et Merris ont été consultés et s'opposent formellement à cette annexion.

Le Conseil d'arrondissement d'Hazebrouck, après avoir pris connaissance du dossier, est d'avis qu'il y a lieu de donner satisfaction à la commune de Strazeele pour une partie de la demande, mais que les prétentions actuellement exprimées sont trop étendues sous le rapport de l'augmentation du territoire et qu'il y a lieu de les réduire dans des limites plus restreintes.

Le Conseil général voudra bien donner son avis sur la suite dont ce projet lui aura paru susceptible.

Ecole de Médecine de Lille. — Erection en Faculté.

Le Conseil général, dans sa session de 1868 a renouvelé avec instance le vœu que l'École de Médecine de Lille fût érigée en faculté.

Cette délibération a été transmise avec recommandation à M. le Ministre de l'Instruction publique.

M. le Ministre en a accusé réception et a fait connaître que les considérations exposées dans le vœu exprimé seront, lorsque les circonstances le permettront, l'objet d'un examen particulier.

J'ai l'honneur de mettre la lettre de M. le Ministre sous les yeux du Conseil général.

Le Conseil d'arrondissement de Lille a renouvelé son vœu à ce sujet dans sa récente session.

— Je recommanderai de nouveau la question à toute la sollicitude de M. le Ministre de l'Instruction publique.

Ecole des Mines à Valenciennes.

Le Conseil d'arrondissement de Valenciennes renouvelle le vœu par lui précédemment exprimé pour l'établissement dans cette ville d'une école des mines.

Cette question, qui a fait l'objet depuis trois ans d'avis favorables du Conseil général, n'a pas été perdue de vue et je m'en suis occupé à plusieurs reprises. J'ai rappelé la proposition à M. le Ministre des Travaux publics, et, par une lettre du 26 juin 1869, que j'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général, Son Excellence me répond en ces termes :

« L'administration des mines ne peut être, en principe, que favorable à tout ce qui peut » seconder le développement de l'industrie minérale dans le pays, et une école technique des » mines, analogue à celle d'Alais, qui serait établie dans le bassin houiller de Valenciennes » ne pourrait que rendre de très-utiles services à l'industrie, mais elle serait surtout utile aux » interêts locaux, et sous ce rapport l'État ne pourrait se charger seul de faire les frais soit de » sa création, soit de son entretien ; il serait donc nécessaire avant que l'examen de cette » question pût être repris, qu'un local suffisant pour l'installation de l'école fût mis à la dispo- » sition de l'administration des mines et celui qui est offert par la ville de Valenciennes est » loin de remplir cette condition.

» Il faudrait en outre que, soit la ville de Valenciennes, soit le département du Nord, ou » tous deux ensemble et les Compagnies propriétaires des mines de houille, votassent des » subventions applicables tout à la fois à la création et à l'entretien de l'école. »

Pour faciliter l'instruction de la proposition, j'ai demandé à mon collègue, M. le Préfet du Gard, des renseignements sur les dépenses faites pour l'école des mines d'Alais. Il résulte des indications qu'il a bien voulu me transmettre et dont j'ai l'honneur de donner communication au Conseil général, que les frais d'appropriation et de mobilier avaient, lors de l'établissement de l'école, occasionné une dépense de 14,800 fr. ; — que le transfèrement de l'école dans un autre local qu'on a dû approprier à sa nouvelle destination a coûté 25,000 fr. — et que les frais annuels s'élèvent à environ 14,000 fr.

Il n'est pas possible de mettre ces dépenses à la charge exclusive du département. La ville doit y contribuer pour une part, et il y aura lieu de réclamer en même temps le concours des Compagnies concessionnaires de mines qui sont les premières intéressées à avoir à leur disposition des auxiliaires capables et expérimentés.

D'un autre côté, le Conseil d'arrondissement de Lille demande qu'une école de mines soit établie à Lille. Je crois savoir que le Conseil municipal de Douai ne serait pas éloigné de présenter les mêmes sollicitations pour cette ville.

La question, par suite, a besoin d'être étudiée sous toutes ses phases. Je vais m'en occuper et j'aurai l'honneur de faire part au Conseil général, dans sa session de 1870, du résultat de mes informations.

Percepteurs. — Remises sur les dons volontaires faits aux communes et aux établissements de bienfaisance.

J'ai eu l'honneur de soumettre à la bienveillante attention de Leurs Excellences les Ministres de l'Intérieur et des Finances un extrait :

1° Du procès-verbal contenant la discussion à laquelle ont donné lieu, dans le sein du Conseil général, dans sa séance du 19 septembre 1868, les remises des receveurs sur les prestations en nature et sur les dons charitables ;

2° De la délibération que cette assemblée a prise à ce sujet dans sa séance du 28 août de ladite année, émettant le vœu que les remises des percepteurs sur les dons charitables soient supprimées ou tout au moins qu'elles n'excèdent jamais 25 c. pour l'entrée et 25 c. pour la sortie de la somme perçue, quelle qu'en soit l'importance.

J'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général une lettre en date du 9 août 1869, par laquelle Son Excellence le Ministre m'informe qu'une Commission ayant été instituée tout récemment pour rechercher le meilleur mode de rémunération des receveurs des communes et des établissements charitables, Elle ne voit aucun inconvénient à appeler son examen sur la question soulevée par le Conseil général dans ses deux dernières sessions et qu'Elle aura soin de me faire connaître le résultat de cette communication.

Commissaires de police. — Caisse de retraites.

Le Conseil d'arrondissement de Douai renouvelle le vœu que les Commissaires de police soient appelés à jouir de la retraite dans les mêmes conditions que tous les autres fonctionnaires.

Le Conseil général s'est déjà associé, à différentes reprises, à ce vœu, et mon prédécesseur, l'année dernière, l'a recommandé de nouveau et instamment à la bienveillance de M. le Ministre de l'Intérieur. Je me propose de reprendre la question et d'en signaler la justice à la haute appréciation de M. le Ministre.

Caisses d'assurances en cas de décès et en cas d'accident.

J'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général une délibération du Conseil d'arrondissement d'Hazebrouck relative aux caisses d'assurances en cas de décès et en cas d'accident, créées par la loi du 11 juillet 1868.

Je partage l'opinion de ce Conseil et je suis assuré, avec lui, que cette populaire institution ne peut manquer de prendre un grand développement dans le Nord dès que les avantages qui en découlent pourront être connus et appréciés des classes laborieuses.

Je n'ai rien négligé, d'ailleurs, pour donner la plus grande publicité aux dispositions de la loi précitée, et, depuis le mois de janvier dernier, un Comité est institué dans chaque arrondissement du département pour donner son avis sur les demandes de pensions viagères, ou de secours, présentées par les assurés domiciliés dans l'arrondissement ou par leurs ayants-droit. J'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général les circulaires que j'ai transmises, à ce sujet, à MM. les Sous-Préfets et Maires du département.

Caisses d'épargne.

Il existait, au 1er janvier 1868, dans le département du Nord, 27 caisses et 20 succursales, soit 47 établissements où les populations laborieuses pouvaient déposer et faire fructifier leurs économies.

Vers la fin de 1868, et au commencement de 1869, il a été créé 13 nouvelles succursales qui, pour la plupart, ont commencé leurs opérations, de sorte que le département du Nord compte actuellement 27 caisses et 33 succursales, soit 60 établissements sur 61 cantons, résultat qui ne peut être plus satisfaisant. Cependant il y a lieu d'espérer de voir encore de nouvelles créations dans certains centres agricoles d'une certaine importance.

Les 27 caisses d'épargne sont situées à Armentières, Avesnes, Bailleul, Bergues, Bourbourg, Cambrai, Cassel, Le Câteau, Clary, Comines, Douai, Dunkerque, Estaires, Étrœungt, Gravelines, Hazebrouck, Iwuy, La Bassée, Landrecies, Lille, Maubeuge, Merville, Roubaix, Solesmes, Steenvoorde, Tourcoing, Valenciennes.

Les succursales sont situées :

Pour la caisse d'Avesnes, à Trélon, Fourmies et Berlaimont.

Pour la caisse de Cambrai, à Masnières.

Pour la caisse de Douai, à Aniches, Orchies, Marchiennes, Flines-lez-Raches, Lécluse et Somain.

Pour la caisse de Dunkerque, à Wormhoudt et à Esquelbecq.

Pour la caisse de Landrecies, à Maroilles.

Pour la caisse de Lille, à Haubourdin, Pont-à-Marcq, Seclin, Quesnoy-sur-Deûle, Marcq-en-Barœul et Fournes.

Pour Roubaix, à Lannoy.

Pour Tourcoing, à Halluin, Linselles et Bondues.

Pour Valenciennes, à Bouchain, Condé, Denain, Saint-Amand et Raismes.

Pour la caisse d'Hazebrouck, à Steenbecque.

Pour celle de Bailleul, à Steenwerck.

Pour celle de Cassel, à Rubrouck.

Enfin, pour la caisse de Steenvoorde, à Boeschêpe.

On est en instance pour en créer une à Cysoing.

Les livrets, en émission, ont suivi, en 1868, leur marche ascendante d'une manière bien sensible, ce qui prouve l'esprit d'ordre qui continue à animer la population ouvrière sur certains points du département.

Leur nombre, au 1er janvier, 1868, était de.	76,466
Il en a été ouvert dans l'année	13,093
Il en a été reçu par transfert	426
Total.	89,985
Il en a été soldé	7,840
Reste au 31 décembre 1868.	82,145

Ainsi le nombre des livrets a éprouvé une augmentation de 5,769, résultat que n'a jamais obtenu le département du Nord, même dans les années les plus prospères; mais il importe de constater qu'alors l'institution des caisses d'épargne n'était pas aussi bien connue; qu'elle n'était pas non plus mise aussi bien à la portée des populations qu'elle ne l'est actuellement par le nombre croissant des succursales.

Le département du Nord, en effet, compte une succursale dans la plupart des chefs-lieux de cantons, au moins dans les centres industriels ou agricoles de quelque importance.

Les versements, en 1868, ont suivi une progression très-sensible. Ils se sont élevés à 9,747,410 24
Ils s'étaient élevés en 1867, à 8,652,797 78
En 1866, à 8,425,706 10
En 1865, à 8,081,824 27
En 1864, à 7,113,912 83
Enfin en 1863, à. 6,885,193 13

Ainsi, dans une période de cinq années, malgré la pénurie plus ou moins sensible du commerce sur certains points du département, malgré l'épidémie de choléra en 1866, enfin la cherté des vivres pendant plusieurs années, les versements, dans les caisses d'épargne, se sont accrus d'une somme de 2,862,217 11

Le résultat de 1868 est d'autant plus satisfaisant que la population ouvrière se ressentait encore alors de la cherté des vivres et du chômage dans certains ateliers pendant l'hiver de 1867.

Le bilan de la fortune particulière des caisses d'épargne, dans le département du Nord, s'élevait au 31 décembre 1868 à 30,576,848 98
soit 21 fr. 89 par habitant et un livret par 16,9 habitants.

Les comptes nouveaux, d'après la profession des déposants, se divisent ainsi qu'il suit :

Ouvriers.	4,006	livrets répondant à	781,785 50
Domestiques	1,271	id.	199,660 54
Employés	568	id.	107,882 »
Militaires et marins	390	id.	79,438 33
Professions diverses	3,668	id.	889,367 43
Mineurs	3,177	id.	389,643 28
Sociétés de secours mutuels.	13	id.	5,225 »

Le nombre des livrets des ouvriers, en 1868, est supérieur de 665 à celui de 1867 et les crédits qui en sont résultés sont supérieurs aussi à ceux de 1867 d'une somme de 177,077 f. 70 c.

Cette différence prouve, d'une part, les progrès de la population ouvrière dans les idées d'ordre et de prévoyance, d'autre part l'amélioration sensible survenue dans sa position, soit par suite du travail qui fait rarement défaut depuis quelque temps surtout, soit par suite du prix peu élevé des denrées alimentaires et de la plupart des objets de toilette.

Le nombre des livrets des domestiques qui était de 1,178, en 1867, est monté à 1,271 en 1868 et les crédits qui étaient de 185,409 fr. se sont élevés à 199,660 fr. 54 c.

La situation des domestiques dans le département du Nord est généralement bonne. Leurs gages augmentent d'une manière sensible depuis quelques années, et il n'est pas rare de constater, dans certaines conditions, une augmentation du tiers dans la période de 1868 aux cinq dernières années. Les domestiques font généralement de faibles placements dans les caisses d'épargne.

Lorsque le montant de leurs économies le leur permet, ils se portent vers les achats de rentes sur l'État, d'obligations de villes ou de chemins de fer.

Les versements des employés qui avaient sensiblement diminué, dans ces dernières années, se sont accrus en 1868. En 1867, on ne comptait que 492 livrets d'employés répondant à un chiffre de crédits s'élevant, en totalité, à la somme de 99,283 fr. 29 c. En 1868, ce nombre s'est élevé à 568 répondant à un capital de 107,882 fr.

L'augmentation n'est pas bien sensible ; mais toute minime qu'elle est, elle prouve beaucoup en faveur de cette fraction intéressante des déposants. Les employés, en général, ont des appointements peu en rapport avec les charges qui leur incombent et au nombre desquelles on peut faire figurer, comme obstacle pour des économies, l'augmentation croissante des loyers, dans les villes manufacturières surtout.

Les versements des militaires et marins ont été supérieurs en 1868 à ceux des années précédentes ; mais généralement ils ne sont guère d'une grande importance.

En 1867, cette catégorie de déposants a donné 228 livrets répondant à un chiffre de crédits de 56,200 f. 03 c.; en 1868, le nombre des livrets était de 390 répondant à un capital versé de 79,438 fr. 33 c.

Les professions diverses avaient donné, en 1867, 3,507 livrets répondant à un capital de 841,114 fr. 90 c. En 1868, les déposants appartenant à ces professions ont donné 3,668 livrets répondant à un capital de 889,367 fr. 43 c.

L'augmentation, pour les professions diverses, est due surtout à l'empressement des populations rurales qui, depuis quelques années, commencent à comprendre de mieux en mieux le but et les avantages des caisses d'épargne.

On constate que, dans les agglomérations où se trouve une caisse ou une succursale, les jeunes gens sont formés de bonne heure au goût de faire fructifier leurs petites économies et on s'aperçoit, par les résultats constatés depuis plusieurs années, que ce goût s'étend de plus en plus.

Le nombre des livrets des mineurs qui ne s'est élevé qu'à 3,073 en 1867 répondant à un capital de 362,632 f. 15 s'est élevé à 3,177, en 1868, répondant à un capital de 389,643 fr. 28.

On attribue cette augmentation à l'empressement surtout des manufacturiers de récompenser le zèle de leurs jeunes ouvriers par des livrets de la caisse ou de la succursale fonctionnant dans les localités où ces jeunes gens travaillent. Le zèle des directeurs n'est pas étranger non plus à ce développement du goût chez les jeunes gens de faire fructifier leurs petites économies ; car il est constaté que l'institution des caisses d'épargne prospère partout où les directeurs s'en occupent activement.

Quant aux sociétés de secours mutuels, leurs versements varient fort peu.

J'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général un tableau qui lui permettra d'apprécier l'importance des opérations de chaque caisse en 1868 :

	LIVRETS		SOLDE DÛ AUX DÉPOSANTS	
	au 1er janvier 1868.	au 1er janvier 1869.	au 1er janvier 1868.	au 1er janvier 1869.
Armentières	1,180	1,303	460,355 57	523,046 54
Avesnes	2,507	2,716	801,104 50	853,149 93
Bailleul	2,116	2,293	852,073 01	971,773 27
Bergues	2,264	2,464	930,507 67	1,050,525 75
Bourbourg	914	998	276,288 61	304,635 47
Cambrai	5,413	5,662	1,820,365 41	1,946,397 81
Cassel	767	861	384,276 89	457,652 36
Câteau	116	173	28,442 71	41,612 56
Clary	89	144	15,563 87	24,026 94
Comines	756	856	418,358 88	484,267 82
Douai	8,800	9,242	3,489,691 94	3,751,533 68
Dunkerque	7,426	7,787	2,220,781 22	2,452,405 71
Estaires	348	367	114,430 47	119,903 65
Étrœungt	»	197	»	65,260 54
Gravelines	455	528	134,606 10	164,921 15
Hazebrouck	1,783	1,884	683,086 13	759,843 05
Iwuy	203	287	75,445 50	109,736 36
La Bassée	453	490	230,069 09	250,368 18
Landrecies	678	814	174,799 46	214,522 48
Lille	19,247	20,254	6,400,671 09	6,838,766 16
Maubeuge	3,039	3,352	1,123,564 50	1,226,894 20
Merville	408	413	109,969 59	116,879 63
Roubaix	5,745	6,327	2,432,351 91	2,793,390 47
Solesmes	265	332	91,334 13	100,708 78
Steenvoorde	473	544	193,392 87	244,446 03
Tourcoing	3,443	3,792	1,838,091 06	2,046,640 15
Valenciennes	7,578	8,065	2,432,392 60	2,663,540 31
	76,466	82,145	27,732,514 78	30,576,848 98

Un concours qui m'a paru pouvoir ajouter au zèle de MM. les directeurs, c'est celui des sociétés d'agriculture et des comices agricoles, en convertissant en livrets de caisse d'épargne les récompenses qu'elles donnent en argent. Ces livrets, en pénétrant dans les localités où les caisses sont inconnues, donneraient aux populations l'idée de profiter des avantages que cette œuvre procure.

Pour parvenir à ce résultat, j'ai adressé tout récemment des instructions à MM. les Sous-Préfets et des invitations à MM. les Présidents des sociétés de ce genre dans l'arrondissement de Lille. Espérons que le concours réclamé ne nous fera pas défaut et que l'œuvre des caisses d'épargne en profitera, même à partir de 1869.

Dans sa dernière session le Conseil général a constaté l'opportunité de la création de succursales dans le plus de centres agricoles possible. J'ai fait appel à cet égard au zèle et au dévouement de certains Maires, pour le bien-être des populations laborieuses, en les invitant à provoquer la création d'une succursale dans leurs communes respectives. J'ai la satisfaction d'annoncer au Conseil général que, généralement, on a répondu à cet appel ainsi qu'il résulte de l'augmentation sensible du chiffre de ces établissements.

J'ai l'honneur aussi de mettre sous les yeux du Conseil l'extrait du procès-verbal de la séance du Conseil d'arrondissement de Lille, en ce qui concerne les caisses d'épargne.

Hospices et hôpitaux.

J'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général un tableau indiquant les villes et communes du département du Nord qui sont dotées d'établissements hospitaliers, la désignation de ces établissements, leurs recettes et leurs dépenses de toute nature en 1868, enfin le nombre de lits que possèdent ces établissements.

Il résulte des renseignements que contient ce tableau que 48 villes et communes sont dotées d'un ou de plusieurs hospices, et quelques-unes d'un hôpital; que ces villes et communes possèdent ensemble 64 établissements hospitaliers; que les recettes de toute nature se sont élevées en 1868 à 6,590,337 fr., et les dépenses à 4,248,410 fr.

Le nombre des lits que possèdent ces établissements est de 8,493, qui se répartissent de la manière suivante :

Malades des deux sexes.	2,202
Infirmes, vieillards et incurables.	4,608
Enfants	935
Personnel des établissements	748
Somme égale.	8,493

5 hospices ont été désignés pour recevoir les enfants assistés à la charge du département : ce sont ceux de Cambrai, Douai, Dunkerque, Lille et Valenciennes.

Les hospices d'Houplines, de La Chapelle-d'Armentières et de Loos, bien qu'étant autorisés, n'ont pas encore pu jusqu'à présent être ouverts.

L'hôpital Sainte-Eugénie, à Lille, disposé pour 500 lits, sera terminé probablement l'année prochaine.

Grâce aux efforts persévérants de l'administration municipale de Marcq-en-Barœul, cette localité, qui devient de plus en plus importante, sera bientôt dotée d'un hospice.

A Lomme, commune de l'arrondissement de Lille, des personnes se sont cotisées et sont parvenues à la construction d'un bâtiment; mais jusqu'à présent on n'a pas encore réussi à réunir les ressources nécessaires pour le mobilier ni pour la dotation d'un hospice.

A Roubaix, la construction d'un nouvel hospice est à l'étude; le projet doit faire l'objet d'un concours.

La charité privée a doté tout récemment cette ville d'un orphelinat, et, en même temps, d'un patronage pour les jeunes filles pauvres.

A Wattrelos, la charité privée tend à doter aussi cette localité importante d'un hôpital.

A Lille, le service des jeunes orphelins, dits *Bleuets*, vient d'être l'objet des plus heureuses améliorations. Ces enfants sont instruits dans l'établissement jusqu'à l'âge de 14 ans. A partir de cet âge, on répond aux goûts, à la force physique et aux dispositions des enfants pour leur faire apprendre un état ou pour leur faire continuer leurs études.

A Valenciennes, l'administration hospitalière a pris des dispositions nouvelles aussi en faveur des orphelins des deux sexes. Les garçons doivent suivre les cours du collége, et, à un âge fixé, apprendre un état; les jeunes orphelines doivent faire leur éducation dans un établissement dirigé par des religieuses.

En résumé, Messieurs, les établissements hospitaliers du département du Nord se trouvent dans de très-bonnes conditions, et les bienfaits qu'ils procurent sont des plus efficaces.

En 1868, les dons et legs ont augmenté la fortune de ces établissements d'une valeur de 41,360 fr.

En ladite année, ces établissements ont aliéné pour 1,132,833 fr. d'immeubles qui rapportaient en moyenne 2 1/2 %. Le produit de ces aliénations a été converti, en partie, en achat de rentes sur l'État, et l'autre partie, qui appartenait aux hospices de Lille, a aidé à payer des travaux du nouvel hôpital.

Établissements hospitaliers du département du Nord en 1868.

NOMS des VILLES ET COMMUNES.	DÉSIGNATION des ÉTABLISSEMENTS.	Recettes de toute nature.	Dépenses de toute nature.	NOMBRE DES LITS. Malades des deux sexes	Infirmes, vieillards et incurables	Enfants.	Personnel de l'établissement.	OBSERVATIONS.
		Fr.	Fr.					
Armentières	Hospice	102,790	99,256	36	87	90	31	
Avesnes	Id.	35,478	29,140	12	12	»	6	
Bailleul	Id.	35,370	26,695	»	100	20	7	
Id.	Hôpital	10,249	9,166	24	»	»	3	
Bergues	Hospice	77,285	65,833	28	73	40	12	
Bollezeele	Id.	10,084	6,760	8	30	2	6	
Bondues	Id.	20,084	17,575	»	42	»	5	
Bavai	Id.	6,250	2,310	»	»	»	»	Nouvellement autorisé.
Bourbourg	Id.	37,221	34,217	13	87	3	11	
Cambrai	Fon Van der Burch.	187,486	60,554	110	»	»	15	
Id.	Hospice-Général	385,439	195,838	»	276	56	28	
Id.	Hôpital St-Julien	»	»	127	»	»	29	Recettes et dépenses confondues avec celles de l'Hospice-Général.
Cassel	Hospice	11,591	6,561	»	34	»	2	
Id.	Pauvre école	»	4,221	31	»	»	2	
Câteau	Hôpital	19,710	15,765	30	»	»	6	
Comines	Hospice	62,411	33,684	28	65	»	13	
Condé	Id.	5,525	4,693	»	20	»	1	
Douai	Hôtel-Dieu	»	121,696	413	»	»	25	
Id.	Hospice	581,467	254,516	»	525	»	27	
Dunkerque	Id.	129,321	121,569	108	196	90	56	
Estaires	Id.	6,002	7,228	»	14	»	11	
Gravelines	Id.	8,214	7,234	»	26	»	2	
Halluin	Id.	7,820	7,754	»	36	»	1	
Haubourdin	Id.	18,759	10,986	11	23	18	5	
Hazebrouck	Id.	26,940	26,088	22	63	41	11	
Hondschoote	Id.	9,983	5,320	9	31	»	4	
Houplines	Id	»	»	»	»	»	»	Établissement nouvellement autorisé.
La Bassée	Id.	13,552	14,548	8	47	»	5	
La Chap.-d'Armentières	Id.	»	»	»	»	»	»	Cet établissement vient d'être autorisé.
La Gorgue	Id.	4,530	4,530	»	20	»	1	
Landrecies	Id.	40,200	36,736	7	46	»	1	
Le Quesnoy	Id.	34,354	28,278	132	45	»	5	
A reporter		1,898,115	1,258,751	1157	1898	360	331	

NOMS des VILLES ET COMMUNES.	DÉSIGNATION des ÉTABLISSEMENTS.	Recettes de toute nature.	Dépenses de toute nature.	NOMBRE DES LITS. Malades des deux sexes	Infirmes vieillards et incurables.	Enfants.	Personnel de l'établissement.	OBSERVATIONS.
Report		1,898,115	1,258,751	1157	1898	360	331	
Lille	Hospice-Général	»	»	50	1210	130	108	Revenus et dépenses confondus avec ceux de l'hôpital St-Sauveur.
Id.	Vieux-Hommes et Bleuets	»	»	»	92	55	30	Id.
Id.	Gantois	»	»	»	164	»	22	Id.
Id.	Stappaert	»	»	»	»	60	21	Id.
Id.	Saint-Roch	»	»	35	»	»	6	Id.
Id.	Saint-Sauveur	3,433,164	2,085,420	456	»	43	61	
Linselles	Hospice	7,153	6,093	»	32	»	3	
Loos	Id.	»	»	»	»	»	»	Cet établissement vient d'être autorisé.
Maubeuge	Hôpital	88,626	54 375	20	54	70	7	
Merville	Hospice	8,972	4,793	»	12	»	5	
Quesnoy-sur-Deûle	Id.	11,723	9,454	»	25	»	3	
Orchies	Id.	43,275	22,810	20	28	16	7	
Roncq	Id.	2,962	2,913	»	24	»	2	
Roubaix	Id.	488,434	306,724	»	142	166	19	
Id.	Hôpital	»	»	210	»	»	48	Revenus et dépenses confondus avec ceux de l'hospice.
Saint-Amand	Hospice	10,084	8,981	»	28	»	3	
Seclin	Id.	88,617	57,421	52	78	»	2	
Solesmes	Id.	3,115	3,115	4	14	»	1	
Steenbecque	Id.	1,062	1,062	2	10	»	1	
Steenwerck	Id.	14,111	12,318	6	44	»	3	
Steenvoorde	Id.	11,697	11,667	»	43	»	3	
Tourcoing	Id.	102,073	97,264	»	121	»	6	
Id.	Hôpital	23,726	26,020	68	»	»	4	
Valenciennes	Hôtellerie		21,249	»	11	»	1	
Id.	Hôtel-Dieu		55,268	122	»	»	10	
Id.	Hospice	333,525	135,462	»	400	»	19	
Id.	Chartriers		29,007	»	57	»	1	
Id.	Orphelins		16,477	»	»	35	5	
Vieux-Berquin	Hospice	2,958	2,869	»	23	»	4	
Wambrechies	Id.	8,528	5,759	»	40	»	6	
Wattrelos	Id.	17,879	12,678	»	50	»	6	
Solre-le-Château	Id.	538	520	»	8	»	»	
TOTAL		6,590,337	4,248,470	2202	4608	935	748	

Société générale de patronage des orphelinats agricoles.

J'ai l'honneur de communiquer au Conseil général une circulaire par laquelle M. Drouyn de Lhuys, président de la Société générale de patronage des orphelinats agricoles, sollicite une souscription du département en faveur de cette œuvre de bienfaisance.

Cette société a été recommandée l'année dernière par Son Excellence M. le Ministre de l'Intérieur, et il est incontestable que l'institution est appelée à rendre d'importants services à une classe intéressante d'orphelins, en facilitant les moyens de leur préparer un avenir convenable.

Le Conseil général appréciera s'il y a lieu d'encourager, par une souscription du département, l'association présidée par l'honorable M. Drouyn de Lhuys.

Assistance publique. — Bureaux de bienfaisance.

La charité publique s'exerce, dans le département du Nord, sur une vaste échelle, et presque sur tous les points de ce département, la charité privée ajoute beaucoup aux secours publics, au point même de doubler souvent les bienfaits qu'ils procurent.

Presque toutes les communes du département du Nord possèdent un bureau de bienfaisance, et partout les administrateurs se montrent dignes des fonctions charitables qui leur sont confiées.

Les recettes ordinaires de ces établissements se sont élevées à	2,788,757 fr.;
Les recettes extraordinaires à.	441,470;
Les fonds libres reportés de l'exercice précédent à	292,465
Total général des recettes.	3,522,692 fr.

Les recettes ordinaires se répartissent de la manière suivante :

Produits des biens immeubles.	1,365,090 fr.
Rentes sur l'État	552,315
— sur les communes.	36,081
— sur les particuliers	101,273
Subventions des communes	602,653
Droits des pauvres sur les produits des spectacles, bals, concerts, etc. . .	49,805
Autres recettes	81,540
Total des recettes ordinaires	2,788,757 fr.

Un certain nombre d'établissements charitables voyant leurs charges s'accroître de plus en plus, les commissions administratives ont dû chercher à augmenter les revenus de ces établissements; elles sont parvenues à les doubler généralement par les aliénations d'immeubles et par l'affectation du produit de ces aliénations à des rentes sur l'État.

En 1868, les Bureaux de bienfaisance ont aliéné pour 217,733 fr. d'immeubles qui rapportaient, en moyenne, 2 1/2 p. %. Le produit de ces aliénations a été converti en rentes sur l'État, au profit desdits établissements. Les rentes sur les communes et sur les particuliers se

remboursent en capital depuis quelques années, et le produit de ces remboursements contribue à augmenter chaque année le chiffre des rentes sur l'État.

Les subventions des communes sont importantes relativement aux dépenses extraordinaires auxquelles ces localités doivent répondre pour l'établissement, l'achèvement, les réparations, le redressement de certains chemins vicinaux ordinaires, d'intérêt commun et de grande communication, pour la construction d'écoles, d'églises, de presbytères, etc. Généralement, les communes se montrent fort bien disposées pour les classes nécessiteuses.

Les droits des pauvres sur les fêtes publiques ne sont jamais méconnus, dans les grandes localités surtout. Je ferais d'ailleurs appel au zèle des administrateurs sur cette partie importante de leurs attributions, si je m'apercevais de quelque indifférence à cet égard.

Les recettes extraordinaires se répartissent aussi de la manière suivante :

Produit des quêtes, troncs, souscriptions, collectes, etc.	127,366 fr.
Dons et legs en immeubles (évalués en argent).	15,809
— en valeurs ou objets mobiliers.	10,771
— en argent	22,579
Subventions extraordinaires	77,935
Produits de vente d'immeubles.	56,730
— de rentes, de valeurs et objets mobiliers	20,113
Autres recettes	110,167
Total des recettes extraordinaires.	441,470

Les dons et legs constituent une ressource qui varie beaucoup, mais chaque année les Bureaux de bienfaisance sont l'objet de libéralités qui s'élèvent parfois à des sommes d'une certaine importance.

Le Gouvernement, qui sait si bien répondre aux besoins des populations laborieuses, contribue presque seul aux subventions extraordinaires, comme dans les années calamiteuses de 1866, pour le choléra, de 1867, pour le chômage de certaines industries. En 1868, bien que l'année ne fût pas malheureuse, le Gouvernement a voulu aider à répondre aux besoins des populations à secourir, en faisant donner aux familles nécessiteuses ce qu'elles avaient pu laisser à payer pour les objets de première nécessité dans les hivers des années moins productives.

La vente des immeubles est faite avec certaines réserves, mais toujours au mieux des intérêts des pauvres.

Je n'ai d'ailleurs qu'à me féliciter de la manière dont sont administrés les Bureaux de bienfaisance.

Les dépenses de toute nature se sont élevées à . . . . . 3,242,439 fr.

Elles se répartissent de la manière suivante :

Dépenses d'administration	360,711 fr.
Distribution en secours.	2,625,835
Placements pour augmenter les revenus des pauvres	255,893
Somme égale.	3,242,439 fr.

Le nombre d'individus secourus à domicile s'est élevé à 233,613.

La population indigente n'a pas souffert en 1868, comparativement à certaines années antérieures, et notamment pendant l'hiver de 1868 à 1869. La situation a été beaucoup plus heureuse en effet que pendant les dernières années précédentes surtout. Les indigents ayant été moins nombreux et les misères à soulager beaucoup moins fortes, on a pu donner plus de secours aux véritables malheureux, et ceux-ci ne se sont plaints d'aucunein suffisance de ces secours.

L'assistance publique et l'assistance privée, disons-le, Messieurs, s'exercent, dans ce vaste département, sur une grande échelle. Nous ne pouvons pas faire disparaître l'indigence, mais nos efforts, réunis à ceux des administrations et des nombreuses familles charitables qui veulent bien nous accorder leur concours, aident beaucoup à soulager les misères et à faire dire dans certaines localités où les revenus ordinaires sont importants : « Nos pauvres sont très-heureux, » ce qui, dans la pensée des populations, signifie que le patrimoine des pauvres constitue pour les vieillards, infirmes, orphelins et les familles laborieuses qui ont beaucoup d'enfants, un revenu presque permanent qui vient suppléer pour les uns à l'insuffisance du revenu de la charité privée, et pour les autres à l'insuffisance du produit du travail.

Monts-de-Piété.

Le département du Nord compte cinq monts-de-piété qui sont établis à Cambrai, à Douai, à Dunkerque, à Lille et à Valenciennes.

Il y en avait un à Bergues, mais qui a cessé depuis quelques années, peu de temps après la création de celui de Dunkerque.

La Commission administrative des hospices de Roubaix est en instance pour établir un mont-de-piété dans cette ville.

Le taux des prêts, droits de prisée et tous autres droits ou frais accessoires compris est de 12 °/₀ à Cambrai, 15 °/₀ à Douai, 14 °/₀ à Dunkerque, 9 °/₀ à Lille, 7 1/2 °/₀ à Valenciennes.

Cambrai. — Le nombre des engagements s'est élevé à.	25,709	»
Il a été prêté une somme totale de.	133,744	50
La valeur moyenne par article était de	5	20
Les recettes de toute nature se sont élevées, en 1868, à	165,275	46
et les dépenses à	164,283	21
Excédant de recettes	992	25
Les bénéfices pour l'établissement se sont élevés à.	2,550	30

Ces bénéfices sont ajoutés au fonds de dotation.

Les revenus propres à l'établissement se répartissent de la manière suivante pour 1868 :

Revenus d'immeubles.	1,175	»
Intérêts des fonds placés au trésor.	2	95
Douai. — Le nombre des engagements s'est élevé à	31,225	»
Il a été prêté une somme totale de	188,558	50
La valeur moyenne par article était de	6	03
Les recettes de toute nature se sont élevées à.	206,489	25
et les dépenses à	197,491	80
Excédant de recettes	8,997	45

Les bénéfices pour l'établissement se sont élevés à 4,409 44
Ces bénéfices sont ajoutés au fonds de dotation.
Cet établissement n'a pas d'immeubles; ses revenus proviennent des fonds qui sont placés au trésor; ils se sont élevés, en 1868, à. 490 98
Dunkerque. — Le nombre des engagements s'est élevé à. . . . . 35,604 »
Il a été prêté une somme totale de . . . . . 362,697 »
La valeur moyenne par article était de. 10 19
Les recettes de toute nature se sont élevées à 450,420 07
et les dépenses à 439,557 09

Excédant de recettes 10,862 98

Les bénéfices pour l'établissement se sont élevés à. 8,060 62
Ils sont ajoutés au fonds de dotation.
Cet établissement ne possède pas d'immeubles en location, ses revenus propres de l'année proviennent des fonds placés au trésor, ils se sont élevés à. 324 32
Lille. — Cet établissement, appelé à répondre aux besoins d'une nombreuse population, a des commissionnaires à Lille, dans les sections d'Esquermes et de St.-Sauveur, à Tourcoing, Roubaix, Armentières, Halluin, Comines et à Estaires.
Le nombre des engagements s'est élevé à . . . . . 229,464 »
Il a été prêté une somme totale de. . . . . 1,501,511 »
La valeur moyenne par article était de 6 54
Il a été prêté, par l'intermédiaire des commissionnaires, les sommes ci-après :
Lille (Saint-Sauveur. . . . . 365,035 »
Lille (Wazemmes). 282,536 50
Tourcoing . . . . . 228,192 »
Roubaix. . . . . 194,224 »
Armentières . . . . . 29,194 »
Halluin et Comines. . . . . 9,129 »
Estaires 4,821 50
Les recettes de toute nature se sont élevées, en 1868, à 1,675,770 86
et les dépenses à 1,554,023 13

Excédant de recettes 121,747 73

Les bénéfices pour l'établissement se sont élevés à 17,496 87
Ces bénéfices sont ajoutés au fonds de dotation.
Les revenus propres à l'établissement se répartissent de la manière suivante pour 1868 :
Revenus d'immeubles 5,426 66
Intérêts des fonds placés au trésor ou chez des particuliers 5,883 79

Total 12,310 45

Ces revenus et les bénéfices sont compris dans l'excédant de recettes indiqué ci-dessus.
Le fonds de roulement au capital disponible s'élevait au 31 décembre 1868, à 266,712 56

Savoir :

Placés au trésor.	239,874 38
Numéraire en caisse.	28,648 18
Le capital propre au mont-de-piété était à cette date de.	385,035 71

Cet établissement disposait en outre d'une grande partie de la fondation Masurel, de 120,000 fr. de cautionnements, de 22,000 fr. de deniers pupillaires, de 16,768 fr. 12 c. de bonis à la disposition des emprunteurs dont les gages ont été vendus.

Le capital propre à la fondation Masurel s'élevait à 266,958 fr. 67 c. rapportant à cette fondation 4 1/2 °/₀.

Le but de cette fondation est de prêter sans intérêts, jusqu'à concurrence de 100 fr. sau nantissement garantissant cette valeur. L'institution de ce prêt gratuit, connue autrefois sous le nom de Vray Mont-de-piété, fut fondée en 1609 par Bartholomé Masurel, afin de soustraire ses concitoyens aux exactions des usuriers.

Le mont-de-piété de Lille va construire une succursale sur un point de la ville de Lille agrandie à la jonction de l'ancienne et de la nouvelle ville, afin de mettre ses bienfaits à la portée de tous les habitants. Cette succursale produira à ces derniers l'avantage de ne plus employer l'entremise onéreuse des commissionnaires et de faciliter aux habitants de Lille et de sa banlieue l'accès au bienfait du prêt gratuit en les rapprochant du mont-de-piété.

Cette construction doit coûter 75,000 fr. environ. Les ressources du mont-de-piété ainsi que l'indiquent les renseignements ci-dessus permettent cette dépense sans nuire en aucune manière aux opérations de cet établissement.

J'aurais voulu de préférence à cette construction voir réduire à 2 °/₀ environ le taux du prêt qui est actuellement de 9 °/₀; mais si les emprunteurs ne peuvent profiter de cette réduction, ils la regagneront par une moins grande perte de temps que nécessite actuellement la distance qui sépare le plus grand nombre des engagistes du dépôt. D'ailleurs, les bénéfices que réalise l'établissement font espérer qu'après cette construction, on parviendra à la réduction dont il s'agit.

La suppression des commissionnaires sera déjà un grand avantage pour les emprunteurs qui n'auront plus à payer à ces agents 3 °/₀ de commission pour les engagements et 2 °/₀ pour les dégagements.

Valenciennes. — Le nombre des articles engagés s'est élevé à . . . . . 41,311 »
Les sommes prêtées se sont élevées à. . . . . 320,085 »
La valeur moyenne des articles engagés était de. 7 75
Les recettes de toute nature se sont élevées à. 425,281 75
et les dépenses à 418,950 02

Excédant de recettes 6,331 73
Les bénéfices se sont élevés à. 1,549 69
Ces bénéfices sont capitalisés au profit de l'établissement.
Les ressources propres à l'établissement se sont élevées à. . . . . 540 »

En résumé, Messieurs, cette partie importante de l'assistance publique se trouve dans de bonnes conditions.

Agriculture. — Vœux.

Le Conseil d'arrondissement de Douai renouvelle les vœux précédemment émis par lui :

1° Pour la prompte promulgation du nouveau Code rural ;

2° Pour l'embrigadement des gardes-champêtres ;

3° Pour la conservation du livret et l'extension de son obligation à tous les ouvriers et gens de service des deux sexes.

La nécessité de la publication, dans un temps rapproché, du nouveau Code rural a déjà été signalée, et je ne manquerai pas d'insister de nouveau sur ce point auprès de M. le Ministre de l'Agriculture et du Commerce. Mais je doute que les deux autres points indiqués par le Conseil d'arrondissement de Douai puissent trouver place dans les dispositions de ce nouveau Code.

En effet, en ce qui touche l'embrigadement des gardes-champêtres, outre des difficultés d'organisation et de finance, il a été reconnu que la mesure présenterait plus d'inconvénients que d'avantages, et l'institution a été abandonnée dans les départements où elle avait été expérimentée.

Quant aux livrets, une loi est proposée au Corps législatif pour leur suppression. La question viendra, dès lors, devant les grands Corps de l'État et ne manquera pas d'être discutée avec tout le soin et toute la maturité que réclame cet important objet.

Foires et marchés autorisés.

Le Conseil général a donné, l'année dernière, des avis favorables aux demandes des communes ci-après indiquées :

1° *Solesmes.* Report au premier mercredi de chaque mois d'une foire aux bestiaux qui se tenait mensuellement le 4 dans cette commune;

2° *Berlaimont.* Report au 16, et non au 18, de la foire aux bestiaux qui se tient en cette commune le 17 de chaque mois, lorsque le 17 tombe un dimanche ou un jour férié ;

3° *Avesnes-lez-Aubert.* Création d'un marché aux bestiaux à tenir le premier lundi d'octobre de chaque année ;

4° *Caudry.* Etablissement de quatre foires annuelles aux bestiaux à tenir le 26 de chacun des mois de janvier, avril, juillet et octobre, ou le lendemain lorsque le 26 est un jour férié.

J'ai l'honneur de faire connaître au Conseil général que des arrêtés pris dans le courant des mois de septembre et d'octobre 1868 ont accordé aux quatre communes ci-dessus indiquées l'objet de leur demande. Ces affaires se trouvent ainsi terminées à la satisfaction des intérêts en cause.

Roubaix. — Création de deux foires aux chevaux.

Par délibération du 15 juin dernier, le Conseil municipal de Roubaix demande la création dans cette ville de deux foires aux chevaux qui se tiendraient le lundi, mardi et mercredi après le dimanche de Pâques, et le lundi, mardi et mercredi après le premier dimanche de septembre.

Aux termes des instructions, j'ai fait consulter sur cette demande les Conseils municipaux des communes situées dans un rayon de deux myriamètres de Roubaix.

Ces assemblées ont toutes exprimé des avis favorables; seulement le Conseil municipal de Lille demande que l'autorisation sollicitée par la ville de Roubaix ne s'étende pas au *mercredi*.

Le Conseil d'arrondissement, à qui j'ai communiqué le dossier de l'affaire, a émis un avis également favorable, mais avec la même restriction que celle proposée par le Conseil municipal de Lille.

J'ai l'honneur de mettre l'ensemble du dossier sous les yeux du Conseil général, et je le prie de vouloir bien donner son avis sur la demande du Conseil municipal de Roubaix.

Vieux-Berquin. — Etablissement de marchés aux bestiaux.

Le Conseil municipal de Vieux-Berquin, par délibération du 9 février 1869, sollicite l'établissement de deux marchés aux bestiaux qui se tiendraient annuellement, le premier, le troisième samedi d'avril, et le second, le troisième samedi de novembre.

Sur 96 Conseils municipaux consultés relativement à cette demande, 67 ont fait parvenir leurs délibérations; 65 donnent des avis favorables. Deux seulement, les Conseils municipaux de Steenwerck et de Caëstre présentent une opposition motivée sur la crainte que les nouveaux marchés proposés ne soient de nature à porter préjudice à ceux existants dans ces deux localités.

Malgré cette opposition, le Conseil d'arrondissement d'Hazebrouck émet l'opinion qu'il y a lieu d'accueillir la demande du Conseil municipal de Vieux-Berquin.

J'ai l'honneur de prier le Conseil général de vouloir bien donner son avis sur la question.

Haras. — Organisation de cours d'histoire naturelle.

M. le Directeur-Général des Haras, par une circulaire ci-jointe, me charge d'appeler l'attention du Conseil général sur l'utilité de l'établissement de cours d'histoire naturelle, spécialement appliqués à l'étude du cheval, et dont l'organisation est confiée à un des inspecteurs généraux de l'Administration des Haras, M. Richard (du Cantal).

Ces cours auront certainement une grande utilité, et il serait très-désirable de les voir se vulgariser. Le Conseil général appréciera s'il lui est possible d'en favoriser l'institution dans le département du Nord par l'allocation d'un crédit sur les fonds de l'exercice 1870.

Société hippique française.

M. le marquis de Mornay, président de la Société hippique française, me demande avec instance de solliciter la bienveillance du Conseil général en faveur de cette institution. Il fait valoir à l'appui de sa demande que la Société hippique française a démontré le mérite et la valeur réelle de notre production chevaline, qu'elle a procuré une vente facile et productive du cheval français, et qu'elle doit, pour 1870, distribuer plus de 64,000 fr. de prix.

L'année dernière, saisi d'une semblable demande, le Conseil général a exprimé ses regrets de ne pouvoir étendre davantage ses encouragements à tout ce qui regarde la race chevaline, pour laquelle le département s'imposait déjà de nombreux sacrifices.

En présence de cette décision, il ne m'est pas possible d'appuyer les sollicitations nouvelles de M. le marquis de Mornay, et je dois laisser au Conseil général à apprécier s'il a une autre suite à donner à la demande que j'ai l'honneur de mettre sous ses yeux.

Société d'encouragement pour l'amélioration du cheval français de demi-sang.

M. le Directeur-Général des Haras me charge d'appeler de nouveau toute la sollicitude du Conseil général sur la *Société d'encouragement pour l'amélioration du cheval français de demi-sang* et sur les efforts qu'elle fait pour assurer les progrès de la production du cheval partout où les besoins peuvent être constatés.

Cette société, qui reçoit des subsides de l'Empereur et de l'Administration des Haras, a été fondée dans un but réel d'utilité puisqu'il s'agit de favoriser l'élève de certaines races de travail, et, à ce titre, elle aurait sans doute des droits à un témoignage de sympathie du Conseil général, mais, en me reportant aux délibérations de l'année dernière, je vois que pareille demande a été écartée. Le Conseil a déclaré, en effet, que le département du Nord, producteur plus spécialement du cheval de labour, n'avait pas intérêt, comme les départements de la Normandie, à primer l'élevage du cheval de demi-sang et surtout à le primer hors de son périmètre.

En présence des termes de cette résolution, je ne puis me permettre d'insister sur la question et je laisse au Conseil général à apprécier si, par une allocation sur les fonds départementaux, il lui serait possible de seconder les vues de M. le Directeur général des Haras.

Culture du tabac.

J'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général le rapport que vient de m'adresser M. le Directeur des Tabacs sur la situation de la culture du tabac dans le département du Nord.

D'après les renseignements que contient ce rapport, la récolte de 1868 a beaucoup souffert de la sécheresse ; aussi le tabac s'est-il peu développé, néanmoins, il a bien mûri et sa qualité a fait dire de la récolte qu'elle était celle d'une bonne année ordinaire.

Il y a eu, dans le département, en 1868, 1014 planteurs pour une contenance de 563 hectares 86 ares. Les quantités livrées ont été de 1,460,177 kilog., répondant à un produit de 1,301,780 fr. 40 c. Le rendement moyen de l'hectare a été de 2,598 kilogr., répondant à une valeur moyenne de 2,308 fr. 68 c., soit comme prix moyen des 100 kilog. 89 fr. 15 c.

Si l'on compare les résultats de cette année à ceux de 1867, on constate :

1° Que le nombre des planteurs a encore décrû de 54 et que la contenance qui a été cultivée a été de 39 hectares en moins qu'en 1867 ;

2° Que le produit de l'hectare en poids et en argent est inférieur à celui de la précédente récolte de 256 kilog. et de 222 fr. 73 c.;

3° Que le prix moyen des 100 kilog. s'est élevé de 88 fr. 99 c. à 89 fr. 15 c.

Dans ces résultats, l'arrondissement de Lille compte 903 planteurs, ayant cultivé une contenance totale de 513 hectares 38 ares. Les quantités livrées se sont élevées à 1,341,880 kilog. pour une valeur de 1,197,868 fr. 50 c., soit comme rendement à l'hectare, en poids, 2,613 kil.; en argent, 2,333 fr. 29 c., et comme prix moyen des 100 kilog, 89 fr. 26 c.

L'arrondissement d'Hazebrouck compte 111 planteurs, ayant cultivé une contenance de 50 hectares 48 ares. Les quantités livrées se sont élevées à 118,297 kilog., pour une valeur de 103,911 fr. 90 c., soit comme rendement à l'hectare, en poids, 2,347 kilog.; en argent, 2,058 fr. 59 c., et comme prix moyen des 100 kilog. 87 fr. 83 c.

M. le Directeur attribue la diminution dans la culture de 1868 aux mêmes causes que pour la culture de 1867, à savoir :

1° La rareté des bras qui se fait de plus en plus sentir ;

2° Au prix élevé de la main-d'œuvre qui ne permet de recourir aux journaliers que dans le cas de nécessité absolue ;

3° A l'établissement de distilleries dans les principaux centres de la plantation.

Tout annonce, dit le Directeur dans son rapport, que le mouvement rétrograde qui s'est produit depuis quatre ans, n'est pas près de s'arrêter.

La sécheresse excessive de l'été de 1868 et les orages des 12 et 16 juillet de ladite année, ont affaibli le rendement général d'une manière sensible.

Les victimes de la grèle ont reçu une indemnité de 10,193 fr. qui a été prélevée sur les fonds de retenue. Cette indemnité a été répartie entre 58 planteurs.

« Si l'on ajoute, dit le Directeur dans son rapport, cette somme de 10,193 fr à celle de 1,301,780 fr. 40 c. qui a été versée par la régie pour le paiement des produits, le prix moyen des 100 kilog. atteint 89 fr. 84 c., c'est-à-dire 0 fr. 85 c. de plus que pour les tabacs de la récolte de 1867. Déjà, l'année dernière, il avait été signalé une différence en plus de 8 fr. 39 c. par 100 kilog. sur l'exercice précédent. »

M. le Directeur prie de remarquer que ces augmentations successives dans le prix d'achat, démontrent suffisamment que les commissions d'expertise ne s'attachent qu'à bien déterminer la valeur des tabacs d'après leur assimilation avec les types régulateurs, sans préoccupation d'aucune autre nature.

L'intérêt que je porte aux planteurs et aussi les diverses réclamations dont j'ai été saisi à mon arrivée dans ce département en ce qui concerne surtout l'année 1867, m'ont déterminé à faire rechercher les avantages nets que pouvaient avoir les cultivateurs par ce genre de culture.

Les frais de culture à l'hectare ont été évalués approximativement ainsi qu'il suit :

Lille. — Contrôle N° 1. — 1re classe, 2,236 fr.; 2e classe, 2,066 fr.; 3e classe, 2,053 fr.

Lille. — Contrôle N° 2. — 1re classe, 1,992 fr.; 2e classe, 1,926 fr.; 3e classe, 1,865 fr.

Contrôle de Merville. — 1re classe, 1,751 fr.; 2e classe, 1,632 fr.; 3e classe, 1,612 fr.

109 planteurs ont obtenu un rendement à l'hectare de 3,000 à 3,600 fr., ce qui leur donnait à l'hectare un revenu net de 1,280 à 1,290 fr.

489 ont été payés sur le pied de 2,500 fr. à 3,000 fr.; revenu net 820 à 830 fr.

331 ont reçu de 2,000 à 2,500 fr.; revenu net 590 fr. environ.

140 ont touché moins de 2,000 fr.; revenu net 340 fr. environ.

Quant aux prix donnés au tabac, c'est le département du Nord qui jouit du tarif le plus élevé.

Les départements de La Meurthe, de La Moselle, du Bas-Rhin, du Haut-Rhin, de la Haute-Saône, de la Savoie et de la Haute-Savoie, ont pour prix : 1re qualité, 130 fr.; 2e qual., 100 fr.; 3e qual., 70 fr.; 4e qual., 50 à 10 fr.

Le département du Lot-et-Garonne a pour prix : 1re qualité, 130 fr.; 2e qual., 100 fr.; 3e qual., 80 fr.; 4e qual., 50 à 10 fr.

Les départements des Alpes-Maritimes, du Var, des Bouches-du-Rhône, de La Dordogne, de La Gironde, d'Ille-et-Vilaine et du Pas-de-Calais ont pour prix : 1re qual., 130 fr.; 2e qual., 100 fr.; 3e qual., 80 fr.; 4e qual., 60 à 10 fr.

Le département du Lot a, pour la 1re qual., 140 fr.; 2e qual,, 110 fr.; 3e qual., 80 fr.; 4e qual., 50 à 10 fr.

Enfin, le département du Nord a, pour la 1re qual., 140 fr.; pour la 2e qual., 110 fr.; pour la 3e qual., 90 fr.; pour la 4e qual., 70 à 10 fr.

Culture de 1869. — L'arrondissement de Lille compte, pour 1869, 964 déclarants, pour une superficie de 572 hectares 31 ares; pour 1868, on comptait 1,016 déclarants pour une contenance de 606 hectares, 74 ares; il y a donc une différence en moins, pour 1869, de 52 planteurs, 34 hectares 43 ares.

L'arrondissement d'Hazebrouck compte 116 planteurs pour une contenance de 52 hectares 61 ares,

Pour l'exportation, on compte 44 planteurs pour une contenance de 3 hectares.

En somme, le département du Nord compte, pour 1869, 1084 planteurs pour une contenance totale de 627 hectares 92 ares, soit une différence en moins sur 1868, de 73 planteurs, de 44 hectares 81 ares.

C'est pour la première fois depuis dix ans qu'il a été reçu des déclarations de culture pour l'exportation. M. le Directeur doute que les cultivateurs qui les ont faites trouvent beaucoup d'imitateurs, les planteurs du Nord n'étant pas, à son avis, dans des conditions qui leur permettent de faire concurrence aux produits de la culture belge.

Il résulte du rapport de M. le Directeur que les plantations de 1869 sont assez régulières, et qu'en résumé, la situation est aussi satisfaisante que possible.

Dans sa dernière session, le Conseil général a émis les vœux :

1° Que le Gouvernement français réclame du Gouvernement belge la suppression des droits sur nos tabacs à leur entrée en Belgique;

2° Que les planteurs soient représentés, à l'avenir, dans les commissions d'expertise, par un expert, nommé chaque année par les Comices agricoles de Lille et d'Hazebrouck;

3° Que les jus de tabac destinés au traitement de certaines maladies de la race ovine, soient de qualité et de prix qui permettent aux agriculteurs de ne plus avoir recours à l'Étranger, pour se procurer ce produit.

Dans sa délibération contenant ces vœux, le Conseil général appelle l'attention du Gouvernement sur ce fait que la régie, en même temps qu'elle réduit les prix alloués aux planteurs, diminue la qualité des tabacs livrés à la consommation. Cette assemblée signale la quantité considérable de poussière, de détritus, de côtes renfermés dans les paquets de un franc, de cinquante et de trente centimes de tabac à fumer, ainsi que l'infériorité des cigares étrangers, relativement aux anciens types.

J'ai soumis ces vœux à Son Exc. le Ministre des Finances à la suite de la session. Je n'ai, depuis lors, reçu aucun avis de la suite dont ils ont dû être l'objet.

J'ai l'honneur de mettre aussi sous les yeux du Conseil général une copie du procès-verbal de la séance du 5 août 1868, dans laquelle la Chambre consultative d'Agriculture de l'arrondissement de Lille s'est occupée de nouveau de la question des tabacs, tant au point de vue des avantages que des facilités d'exportation dont cette branche de culture pourrait être favorisée. J'ai soumis cette question à la bienveillante attention de Son Exc. le Ministre des Finances; aucune décision n'a encore été prise à cet égard.

J'ai aussi l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général la copie du procès-verbal d'une seconde séance de ladite Chambre par lequel cette assemblée a émis les vœux que :

1° Il soit ajouté au règlement de culture un paragraphe additionnel portant que toute décision de la Commission d'expertise sera notifiée au planteur, et que celui-ci aura le droit, dans le cas où le prix à lui offert, lui semblerait insuffisant, de déclarer qu'il entend exporter ses produits à l'Étranger ;

2° Que le Gouvernement français agisse par la voie diplomatique auprès de la Belgique, pour obtenir la suppression des droits dont cette contrée frappe nos tabacs à leur entrée sur son territoire.

Ces vœux ont été soumis à Son Exc. le Ministre des Finances; jusqu'à ce jour je n'ai eu aucune connaissance d'une décision à cet egard.

En résumé, Messieurs, la situation de la culture du tabac dans le département du Nord, bien qu'elle ne paraisse pas très-prospère, assure cependant aux planteurs un certain revenu assez en rapport avec les autres branches de culture. D'ailleurs, Messieurs, les planteurs pourront toujours compter sur mon concours lorsqu'il s'agira d'améliorations de nature à pouvoir concilier leurs intérêts avec ceux de l'État.

Vous voudrez bien, Messieurs, désigner le Membre appelé à faire partie de la Commission des permis de culture pour 1870.

J'ai l'honneur de communiquer au Conseil général la délibération qu'a prise le Conseil d'arrondissement en ce qui concerne la culture du tabac dans l'arrondissement de Lille. Cette Assemblée persiste avec plus d'énergie que jamais dans les vœux qu'elle a émis l'année dernière.

Concours d'animaux de boucherie à La Villette.

Dans sa session de 1868, le Conseil général a exprimé le vœu qu'il fût établi au concours de La Villette une catégorie spéciale pour les animaux gras de boucherie, bœufs, vaches et génisses, de la race flamande pure.

Mon prédécesseur a transmis ce vœu à M. le Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics en le recommandant instamment.

J'ai l'honneur de communiquer au Conseil général le programme qui a été arrêté pour le concours de 1869.

Ainsi que le Conseil le reconnaîtra, son vœu a été satisfait en ce qui concerne les bœufs de la race flamande pure. Six prix, s'élevant ensemble à 3,050 francs, leur ont été exclusivement attribués.

Il n'a pu être satisfait au même désir en ce qui concerne les vaches et les génisses, attendu que les animaux de cette catégorie ne sont répartis qu'en deux grandes divisions, la première comprenant les races françaises pures, la seconde les races étrangères et les races croisées.

Agriculture. — Concours départemental d'animaux reproducteurs.

La Société d'Agriculture de Bourbourg vient de me faire parvenir une délibération, par laquelle elle demande qu'un concours départemental d'animaux reproducteurs de l'espèce bovine ait lieu dans l'arrondissement de Dunkerque, lorsque le concours de Bergues ne sera pas départemental, et qu'un crédit de 2,000 fr. soit affecté à ce nouveau concours en 1870.

La demande de la Société d'Agriculture de Bourbourg se présente dans de bonnes conditions, et certainement un concours d'animaux reproducteurs aurait des chances de succès dans ce centre d'élevage très-considérable; mais il faut remarquer que le département du Nord sera le siége en 1870 du concours régional, et je crois qu'il est indispensable de réserver pour cette solennité agricole, toutes les ressources qui auraient pu s'appliquer à des concours partiels.

Par cette considération, je ne crois pas pouvoir appuyer auprès du Conseil général le vœu de la Société d'Agriculture de Bourbourg.

Inspection des pharmacies.

Les dépenses auxquelles donne lieu le service d'inspection des pharmacies, rentrant aujourd'hui dans les prévisions du budget de l'État, conformément à l'une des dispositions de la loi des finances du 31 juillet 1867, je n'ai plus à soumettre au Conseil général de propositions à cet égard.

Je tiens toutefois, à lui faire connaître, que lors des nominations pour les inspections de 1869, il a été tenu compte des observations qui se sont produites l'année dernière, dans le sein de l'Assemblée, à l'occasion des visites de 1867.

Asile des aliénées de Bailleul. — Receveur de l'asile.

La commission de surveillance de l'asile des aliénées de Bailleul propose d'accorder à M. Flahault, receveur de l'établissement, une augmentation de traitement de 600 francs. Cette augmentation aurait pour effet de porter le traitement de ce comptable de 1,800 à 2,400 francs.

On comprend, en effet, qu'un traitement de 1,800 francs soit bien insuffisant dans un établissement où le mouvement annuel des recettes est de 650,000 francs et celui des dépenses de 640,000 francs. Il est utile d'ailleurs d'ajouter que M. Flahault est un excellent comptable et qu'il remplit ses fonctions d'une manière très-satisfaisante.

J'ai l'honneur de prier le Conseil général de vouloir bien donner son avis sur la proposition, conformément au décret impérial du 14 juillet 1856.

Poids et mesures.

J'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général, les rapports que m'ont adressés les vérificateurs des poids et mesures du département, sur la situation actuelle de ce service

Avesnes. — (Voir la fin du rapport).

Cambrai. — M. Delavenne, ex-vérificateur-adjoint des poids et mesures à Lille a été nommé au Bureau de Cambrai, par arrêté préfectoral du 18 août 1868, en remplacement de M. Bouchez, décédé.

La vérification, en 1869 a été faite dans 64 communes des cantons de Cambrai-Ouest, de Carnières, du Câteau et de Solesmes. Parmi ces communes, 3 seulement sont vérifiées tous les ans, ce sont les villes de Cambrai, du Câteau et de Solesmes.

Le nombre des assujettis de ces communes s'est élevé à 4,445, et les droits de vérification ont produit une somme totale de 11,817 fr. 11 c.

Le vérificateur a constaté dans sa tournée beaucoup d'instruments défectueux; les assujettis se sont empressés ou de les faire remplacer, ou de les faire rajuster. Aucune contravention n'a été constatée.

Douai. — M. Thieffry, ancien employé de la Sous-Préfecture de Douai, a été nommé vérificateur de ce Bureau, en remplacement de M. Wantiez, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

39 communes ont été vérifiées en 1869. — Ces communes comptent 3,208 assujettis.

Dunkerque. — 28 communes ont été vérifiées en 1869; elles comptent 4,052 assujettis. Les droits de vérification ont produit 9,908 fr. 96 c. Le service des poids et mesures dans cet arrondissement marche dans de très-bonnes conditions.

Hazebrouck. — 8 communes sont vérifiées tous les ans, et 45 tous les deux ans. 3,624 assujettis ont été vérifiés cette année et les rôles ont produit 9,435 fr. 21 c.

Lille. — Il y a au bureau de Lille un vérificateur et deux vérificateurs-adjoints.

M. Bourgeois, vérificateur, a vérifié 3,899 assujettis et les droits de vérification se sont élevés à 9,093 fr. 21 c.

M. Gontier, premier vérificateur-adjoint a vérifié 4,347 assujettis.

M. Denoyelle, second vérificateur-adjoint a vérifié 4,348 assujettis, le montant des droits s'élévera approximativement à 11,000 fr.

Aucune contravention n'a été constatée.

Roubaix. — J'ai l'honneur d'appeler l'attention du Conseil général sur la situation prospère et très-satisfaisaute de ce bureau, de création encore toute récente.

La circonscription du nouveau bureau de Roubaix comprend, indépendamment des villes de Roubaix, Tourcoing et Lannoy, 26 communes rurales, dont 18, en raison de leur importance, sont vérifiées tous les ans, 8 autres d'une population moins nombreuse et d'une importance industrielle et commerciale, bien inférieure à celle des autres localités, ne sont vérifiées que tous les deux ans. Cependant, le nouveau verificateur, désireux de bien connaître sa circonscription, afin de mieux répondre à la confiance dont il a été l'objet, en lui donnant ce nouveau poste, a vérifié toutes les communes en 1869.

La circonscription comprend actuellement 7,446 assujettis devant produire pour frais de

vérification en 1869 une somme totale de 16,500 fr. environ. Ainsi, la création de ce bureau tout en répondant à des besoins réels d'une circonscription industrielle et commerciale des plus importantes, n'est nullement onéreuse à l'État; elle produit environ les deux tiers de la circonscription de Lille.

Ainsi que l'annonce le vérificateur, cet agent a constaté un certain nombre d'irrégularités, il s'est borné à les signaler aux assujettis mêmes et depuis lors elles ont cessé complètement.

Quant aux difficultés qui résultent pour le service de ce bureau des poids et mesures, provenant de la Belgique, elles tendent à disparaître depuis que des fabricants de poids et mesures de Roubaix et de Tourcoing ont donné plus d'extension à ce genre de fabrication.

Ces difficultés s'étant présentées dans d'autres arrondissements limitrophes, M. le Ministre de l'Agriculture du Commerce et des Travaux publics a été consulté sur la question de savoir si les vérificateurs pouvaient admettre à la vérification annuelle, par assimilation aux produits français les instruments de pesage et de mesurage fabriqués chez une puissance étrangère, revêtus du poinçon primitif de cette matière, ou s'ils devaient exiger des fabricants étrangers qu'ils les soumissent en France, à la vérification première avant de les y mettre en vente? Son Excellence a répondu que les conditions de cette dernière formalité n'est pas doutouse, qu'en effet les prescriptions de l'article 10 de l'ordonnance du 17 avril 1839 sont formelles, que, par conséquent, tous les poids et mesures nouvellement fabriqués et justifiés doivent nécessairement être présentés au bureau du vérificateur, vérifiés et poinçonnés avant d'être livrés au commerce, que, d'autre part, aux termes de l'article 1er de la même ordonnance, les agents spéciaux légalement institués à cet effet, ont seuls qualité pour vérifier les instruments de pesage et de mesurage destinés et servant au commerce; qu'enfin, aux termes de l'article 35, tout instrument non-revêtu de la marque légale doit être saisi. Les vérificateurs ont appliqué ces prescriptions avec beaucoup de modération, et presque partout les instruments défectueux ont disparu.

MM. les vérificateurs de Roubaix et d'Avesnes, désireraient voir les vérificateurs jouir du transport gratuit sur les lignes des chemins de fer de leurs circonscriptions et aussi le classement de ces agents, pour l'amélioration sur place de leur position,

Ces améliorations n'avaient pas échappé à l'Administration, et, par une lettre du 11 décembre 1868, mon prédécesseur a eu l'honneur d'appeler la bienveillante attention de Son Excellence, sur ces améliorations en même temps que sur celle d'un classement des bureaux, suivant leur importance.

Valenciennes. — La vérification est faite chaque année dans 15 communes; les communes qui sont vérifiées tous les deux ans sont au nombre de 66. Le nombre des assujettis qui ont été vérifiés en 1869 s'est élevé à 6,486. — Les droits de vérification se sont élevés à la somme totale de 15,059 fr 55 c.

Aucune contravention n'a été constatée.

Depuis quelques années la situation des vérificateurs est sensiblement améliorée; jadis ils touchaient leur traitement et devaient à l'aide de ce traitement, répondre à tous leurs frais de tournées, même au salaire de l'homme de peine, s'ils s'en faisaient accompagner. Depuis deux ans, ces agents reçoivent une indemuité de tournées dont le taux de journée varie de 4 à 5 fr. par jour et, lorsque les ressources le permettent, une gratification dont l'importance est subordonnée aux charges et aux bons services de chacun d'eux, Ces avantages ne sont pas limités

seulement aux vérificateurs. Son Excellence a bien voulu les étendre aux vérificateurs-adjoints.

Quant aux hommes de peine, ils sont autorisés à faire des rajustages en suivant un tarif fixé par nous, et dont le but est de les rémunérer convenablement de leur travail et de leurs déplacements.

En résumé, Messieurs, le service des poids et mesures dans le département du Nord se trouve dans une situation aussi satisfaisante que possible, et tous mes efforts tendent toujours ver l'amélioration de la position des agents, en même temps vers la bonne exécution de la vérification et de la surveillance auxquelles les vérificateurs doivent satisfaire.

Avesnes. — Les communes vérifiées chaque année sont au nombre de 10, les huit chefs-lieux de canton et les localités importantes de Fourmies et d'Hautmont. — 143 communes sont vérifiées tous les deux ans, dont 68 en 1869 —Le nombre des assujettis qui ont été l'objet de la vérification est de 5,232. Les droits de vérification se sont élevés à la somme totale de 12,937 fr. 90. c.

Tribunaux de commerce. — Elections.

Le Conseil général, dans sa session de 1868, a renouvelé les vœux suivants :

1° Que la liste des notables pour les élections consulaires fût supprimée;

2° Que la loi d'organisation des tribunaux de commerce fût révisée dans le sens de l'extension très-large de l'électorat.

Mon prédécesseur a transmis la délibération du Conseil général à M. le Garde-des-Sceaux, Ministre de la Justice, ainsi qu'à M. le Ministre de l'Agriculture et du Commerce.

Partageant moi-même dans une assez large mesure les idées émises par le Conseil général, j'ai admis l'inscription, sur la liste des notables, de tous les commerçants et industriels qui m'ont été désignés par le tribunal et la chambre de commerce de Lille, comme réunissant les conditions de domicile et de position déterminées par les articles 4 et 5 de la loi du 14 septembre 1807. Par suite de cette adjonction, la liste de l'arrondissement de Lille, qui ne présentait que 212 inscriptions, défalcation faite de 35 noms appartenant aux cantons de Roubaix et de Lannoy, récemment détachés de la circonscription du tribunal de commerce de Lille, en comprend aujourd'hui 325. D'un autre côté, la liste spéciale au tribunal de commerce de Roubaix compte 271 inscriptions.

Ces deux chiffres suffiront pour faire connaître au Conseil général que je me suis attaché à répondre, dans la mesure de ce qui m'est permis, aux vues par lui exprimées dans sa délibération de 1868.

Le Conseil d'arrondissement de Lille, à qui j'ai donné les mêmes explications, renouvelle le vœu que tous les électeurs patentés soient admis à voter pour les élections consulaires. — J'ai l'honneur de mettre sa délibération sous les yeux du Conseil général.

Tribunal de commerce — Roubaix.

Dans ses précédentes sessions, le Conseil général a eu à s'occuper du projet d'établissement à Roubaix d'un tribunal de commerce ayant pour circonscription les deux cantons de Roubaix et celui de Lannoy.

J'ai l'honneur d'informer le Conseil général que ce tribunal a été créé par décret impérial du 30 janvier dernier et qu'un autre décret du 31 juillet a validé les élections qui ont eu lieu pour la nomination du président, des juges et des suppléants. — Le Tribunal de Roubaix se trouve ainsi être en état aujourd'hui d'exercer sa juridiction.

Tourcoing. — Projet de création d'un Tribunal de commerce.

J'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général une délibération par laquelle le Conseil municipal de Tourcoing sollicite l'établissement dans cette ville d'un tribunal de commerce qui aurait pour circonscription les communes des deux cantons de Tourcoing.

Cette délibération est accompagnée :

1° De la demande formée par la chambre consultative des arts et manufactures de Tourcoing;

2° Des délibérations prises par les Conseils municipaux des huit communes désignées comme pouvant faire partie de la circonscription du nouveau tribunal de commerce; — toutes ces communes, à l'exception de celle de Marcq-en-Barœul qui est plus rapprochée de Lille que de Tourcoing, sont favorables au projet;

3° Et des avis motivés du tribunal de commerce de Lille, ainsi que de la chambre de commerce de la même ville, tous deux contraires à la demande de la ville de Tourcoing.

Le Conseil d'arrondissement de Lille, qui a pris connaissance du dossier de l'affaire, émet l'avis qu'on ne peut refuser à la ville de Tourcoing, qui est le centre d'une population urbaine et cantonale de plus de 80,000 habitants, une institution qui a été accordée à la ville de Roubaix. Le Conseil exprime toutefois le regret que les deux villes n'aient pu s'entendre sur la création d'un seul tribunal à Roubaix, composé de juges choisis moitié dans cette ville et moitié dans Tourcoing.

J'ai l'honneur de prier le Conseil général de vouloir bien, après examen du dossier ci-joint, donner son avis motivé sur la demande du Conseil municipal de Tourcoing.

Chambre consultative des arts et manufactures de Douai. — Proposition pour son érection en chambre de commerce.

L'année dernière, le Conseil général a renouvelé le vœu que la chambre consultative des arts et manufactures de Douai fût érigée en chambre de Commerce.

Le dossier de cette affaire n'était pas complet, et, sur l'invitation de M. le Ministre de l'Agriculture et du Commerce, j'ai dû provoquer les avis de plusieurs corps placés dans la circonscription de la chambre de commerce de Lille qu'il s'agissait de démembrer. Ainsi, M. le Ministre a demandé les délibérations des Conseils municipaux de Lille et de Cambrai, du tribunal et de la chambre de commerce de Lille ainsi que les avis des deux Conseils d'arrondissements de Lille et de Cambrai.

Tous ces avis sont presqu'unanimement contraires à la demande de la ville de Douai. Le Conseil d'arrondissement de Cambrai notamment, qui est situé à une bien plus grande distance de Lille que Douai, fait observer que les intérêts commerciaux et industriels de Douai, malgré

la différence signalée dans ses produits locaux, se trouvent suffisamment représentés et sauvegardés par la chambre de commerce de Lille.

J'ai l'honneur de mettre de nouveau tout le dossier de l'affaire sous les yeux du Conseil général et je le prie, après examen des considérations exprimées dans les nouveaux documents produits, de vouloir bien faire connaître s'il maintient ou non l'avis exprimé dans sa délibération de 1868.

Roubaix. — Chambre consultative des Arts et Manufactures. Proposition de conversion en Chambre de commerce.

J'ai l'honneur de communiquer au Conseil général une délibération par laquelle le Conseil municipal de Roubaix exprime le vœu que la Chambre consultative des Arts et Manufactures de cette ville soit érigée en Chambre de commerce.

Cette délibération, qui est datée du 15 juin, ne m'est parvenue que le 10 juillet. Le temps m'a donc manqué pour la soumettre à l'instruction voulue en pareille matière, et je ne pourrai m'en occuper qu'après la session du Conseil général.

J'ai l'honneur de proposer au Conseil général de réserver l'avis qu'il aura à exprimer sur cette affaire jusqu'au moment où le dossier complet pourra lui être présenté, c'est-à-dire jusqu'à sa session ordinaire de 1870.

Le Conseil d'arrondissement de Lille, par les mêmes motifs, a remis également à l'année prochaine à donner son avis sur la proposition.

Banque de France. — Succursale de Douai.

Dans sa dernière session, le Conseil général a renouvelé le vœu qu'une succursale de la Banque de France fût établie, le plus tôt possible, à Douai.

La demande d'une succursale à Douai est motivée sur les grands efforts que cette ville fait depuis longtemps pour donner à son commerce et à son industrie l'élan le plus vigoureux, sur sa situation au centre des houillères qui prennent de jour en jour plus d'importance, et de populations rurales très-intelligentes et très-portées vers les opérations commerciales. Outre ces éléments de grande prospérité, Douai possède un entrepôt des sucres, un marché de graines et céréales où se traitent beaucoup d'affaires.

Le Conseil d'arrondissement, reconnaissant qu'une succursale est nécessaire pour favoriser le développement commercial de ce pays, a renouvelé avec instance le vœu qu'une succursale de la Banque de France soit établie à Douai.

Banque de France. — Succursale de Roubaix-Tourcoing.

Le Conseil général a insisté de nouveau, l'année dernière, pour qu'une succursale de la Banque de France à Roubaix et Tourcoing, décidée en principe, fût établie le plus tôt possible.

Je suis heureux d'annoncer au Conseil que les travaux de construction de l'hôtel où doit être installée la succursale, ont commencé au printemps dernier et qu'ils sont poursuivis très-activement. Il est dès lors certain que les villes de Roubaix-Tourcoing ne tarderont pas à obtenir la réalisation de leurs instances sous ce rapport.

Service des Postes.

J'ai l'honneur de communiquer au Conseil général le rapport par lequel M. le Directeur des postes me donne connaissance des améliorations apportées dans le service postal depuis l'année dernière.

Au nombre de ces améliorations les principales sont :

1° L'utilisation du chemin ds fer de Lille à Béthune pour le transport des dépêches à destination des bureaux de Loos, Haubourdin, La Bassée et Annœullin. — Les correspondances à destination de ces quatre bureaux parviennent ainsi dans de meilleures conditions.

2° La création, à Lille, d'un bureau en plein exercice et la conversion en bureau de recette du bureau de distribution de Beugnies.

3° Établissement de boîtes supplémentaires dans un grand nombre de localités du département.

Comme le Conseil général le reconnaîtra par les détails donnés, l'Administration des postes ne néglige aucun soin pour donner satisfaction, dans la mesure du possible, aux intérêts des populations.

Je dois ajouter qu'il a été également donné satisfaction aux vœux exprimés l'année dernière par les Conseils d'arrondissement et auxquels s'était associé le Conseil général, et qui avaient pour objet : 1° d'améliorer la position des facteurs ruraux ; 2° de rendre plus actif le service postal dans les villes de Roubaix et de Tourcoing.

Quant aux vœux exprimés cette année par les Conseils d'arrondissement, relativement au service postal, je ne manquerai pas de les recommander à la bienveillante attention de l'Administration des postes. — Ces vœux, auxquels se rapportent les délibérations ci-annexées, ont pour objet d'obtenir :

1° La création d'un bureau de poste à Anor ;
2° La création d'un bureau de distribution à Bollezeele ;
3° Une seconde distribution de lettres à Flines-lez-Raches ;
4° L'établissement de bureaux de poste à Wambrechies et à Baisieux ;
5° Et l'amélioration du service postal d'Armentières.

Industries houillère et métallurgique.

J'ai l'honneur de soumettre au Conseil général un rapport de M. l'Ingénieur en chef des mines sur la situation des industries minérale et métallurgique dans le département.

Ce rapport constate que la production houillère a été, en 1868, de . . .	24,106,094 q. m.
Celle de 1867, avait été de.	23,773,890
La différence en plus est de	332,204

Ce résultat est sans doute un progrès, mais l'augmentation qu'il met ainsi en relief est bien inférieure à celle que présentaient les produits de 1867 sur ceux de 1866, laquelle se traduisait par un chiffre d'excédant de 1,307,322 q. m. L'accroissement de la production s'est donc sensiblement ralentie dans le département.

Dans le Pas-de-Calais les résultats ont été inverses. L'augmentation de 1867 sur 1866 a été insignifiant, mais celle de 1868 sur 1867 s'est élevée à 1,443,097 q. m.

Mais si on considère que les houillères du Nord et du Pas-de-Calais forment en quelque sorte un seul et même bassin, ayant les mêmes débouchés, alimentant les mêmes contrées, les mêmes industries, et si on considère dans leur ensemble les résultats de leurs exploitations, on reconnaît que les produits du nord de la France continuent à suivre leur marche progressive et ascensionnelle.

Toutefois si la production a augmenté, il n'en a pas été de même de la consommation ; il y a eu diminution de ce côté à raison des difficultés que l'industrie éprouve encore aujourd'hui. Les houilles du pays n'ont pas moins trouvé leur placement, mais à des prix sensiblement réduits ; les diminutions ont porté sur les produits étrangers.

M. l'Ingénieur en chef donne, dans son rapport, des détails intéressants sur les travaux que les compagnies concessionnaires, notamment celles d'Anzin, d'Aniche, de Douchy, de l'Escarpelle, etc., ont entrepris et poursuivent pour accroître le développement de leurs exploitations.

Le rapport de ce chef de service contient aussi des renseignements sur la situation de l'industrie métallurgique.

L'exploitation du minerai de fer a diminué en 1868 et le prix de la fonte a en même temps baissé. L'inachèvement des chemins de fer de Valenciennes à Aulnoye et d'Aulnoye à Anor, qui doivent faciliter le transport des minerais du canton de Trélon, a puissamment contribué au ralentissement du travail dans les usines des bords de la Sambre et de l'Escaut. Mais des mesures sont prises pour que les travaux des deux lignes indiquées soient activement poursuivis et tout fait espérer qu'il sera prochainement mis un terme, à cet égard, à la situation de ces établissements.

Bien que la fabrication de la fonte eût diminué, la production du fer en barres a augmenté en 1868, mais dans une assez faible proportion, et la valeur des produits a aussi fléchi, en sorte que cette industrie était restée difficile et précaire. Ce fâcheux état de choses s'est heureusement amélioré par suite des mesures que le Gouvernement a prises pour la réglementation des acquits-à-caution. Par leur influence, les commandes sont devenues plus nombreuses et les prix se sont un peu relevés en 1869. J'aime à voir dans ce mouvement l'annonce d'un retour bien accentué et prochain de cette partie de l'industrie du pays, à un état de prospérité réel et satisfaisant.

Industrie métallurgique. — Acquits à caution.

Dans sa session de 1868, en s'occupant de la question des acquits-à-caution des fers et tôles étrangers, le Conseil général a exprimé de nouveau le vœu que les moyens reconnus les plus efficaces fussent mis en œuvre pour restreindre de plus en plus le trafic des acquits-à-caution et arriver à le supprimer.

La délibération du Conseil général a été transmise à M. le Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, et à la suite de cette communication, j'ai reçu une note indiquant les mesures prises par le Gouvernement pour entourer de toutes garanties les importations de métaux qui s'opèrent sous le bénéfice des acquits-à-caution.

Cette note est conçue en ces termes :

« Le département de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics a reçu, au sujet du » trafic auquel les admissions temporaires de métaux donneraient ouverture, des réclamations » qui ont donné lieu à une enquête de la part du Comité consultatif des Arts et Manufactures, » et à une discussion dans le sein du Sénat. Tous ces précédents ont été mis à profit par le » Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics qui, voulant régulariser » l'application du décret du 15 février 1862 et entourer de garanties complètes la compensation » des métaux étrangers admis temporairement en franchise, a prescrit un nouvel examen, » duquel est sorti le règlement du 19 mars 1868.

» Comme l'indique la circulaire du 11 avril 1868, le règlement consacre deux modifications » principales :

» L'une a pour but de limiter le délai d'apurement des acquits ;

» L'autre, d'établir une identité d'espèce aussi exacte que possible, entre les métaux intro- » duits du dehors et les fabrications présentées à la sortie.

» Ce règlement a-t-il produit les résultats qu'on voulait obtenir? Pour en juger, il convient » de se rappeler que pendant l'enquête qui a eu lieu, les plaintes ne se sont pas adressées à » l'importation de la fonte, qu'on a pu considérer comme étant hors du débat, mais à l'intro- » duction du fer.

» Or, voici des chiffres extraits des documenrs officiels publiés par l'Administration » des Douanes :

ADMISSIONS TEMPORAIRES.

	Fontes.	Fers.	Tôles.
» Du 1er avril 1868 au 30 mars 1869 . .	110,987,700 k.	40,956,700 k.	7,173,000 k.
» Du 1er avril 1867 au 30 mars 1868 . .	69,370,800	52,184,500	11,048,800

» Ainsi, tandis que l'importation de la fonte augmentait de 41,616,900 kil., celle du fer » décroissait dans une proportion de 11,227,800 kil., et celle de la tôte dans une proportion de » 3,875,800 kil.

» A côté de ces chiffres, qui portent en eux-mêmes leur signification, on doit faire remarquer » que d'après l'état de la métallurgie, telle qu'elle est présentée dans les rapports des Préfets » adressés au Département du Commerce, du 15 mai au 15 juin, une amélioration s'est produite » dans la situation de l'industrie dont il s'agit. »

D'après les explications données, le Conseil général reconnaîtra que toutes les précautions ont été prises en cette matière pour empêcher tout trafic frauduleux, et il jugera sans doute qu'il n'y a plus lieu d'insister sur la question.

Industrie des sucres.

Dans sa session de 1868, le Conseil général a reproduit un vœu qui avait été précédemment exprimé pour que, dans l'intérêt de l'industrie sucrière et suivant que cela avait été promis à la

Chambre, on poursuivît sans retard les conventions commerciales faites pour les sucres, avec la Prusse et l'Autriche.

Mon prédécesseur a transmis ce vœu avec recommandation à M. le Ministre, et moi-même je l'ai récemment rappelé à Son Excellence.

J'ai l'honneur de communiquer au Conseil général la dépêche que je viens de recevoir de M. le Ministre. Elle est conçue en ces termes :

« Je m'associe aux désirs du Conseil général ; comme lui je voudrais qu'il fût possible de faire » entrer la Prusse et l'Autriche dans la convention sur les sucres, qui actuellement existe entre » la France, l'Angleterre, la Belgique et les Pays-Bas, mais je ne puis m'empêcher de recon- » naître que la législation adoptée par le parlement douanier s'écarte tellement de la nôtre, » qu'il est difficile d'espérer, sur ce point, un rapprochement qui, le Conseil général le » comprendra, ne sera pas possible tant que la Prusse se tiendra éloignée du système adopté » par les pays contractants. »

Douanes. — Droits sur les tissus.

Le Conseil général, dans sa session de 1868, a exprimé le vœu que le droit de 10 pour 100 à la valeur dont sont frappés les étoffes mélangées et les tulles unis en coton de provenance anglaise et belge, fût appliqué dans toute son intégrité. — Il a prié en même temps le Gouvernement d'examiner si un droit spécifique ne serait pas plus efficace que le droit à la valeur dont l'application donnerait lieu à des fraudes difficiles à réprimer.

Mon prédécesseur a communiqué la délibération du Conseil, tant à M. le Ministre des Finances qu'à M. le Ministre de l'Agriculture et du Commerce. Leurs réponses, que je joins au présent rapport, démontrent, d'une part que la Douane se montre très-sévère dans ses appréciations, et que, même des pays voisins se sont plaints de sa trop grande rigueur ; d'autre part, que la conversion en droit spécifique, du droit qui se perçoit actuellement à la valeur, aurait pour effet d'atteindre plus directement les tissus communs, c'est-à-dire ceux qui sont surtout destinés à l'usage des classes pauvres.

Dans ces conditions, il n'a pas paru possible de donner suite aux vœux du Conseil général.

Alcools employés au vinage.

Dans sa dernière session, le Conseil général a émis les vœux :

1° Que tous les bouilleurs de crû soient exercés ;

2° Que les alcools employés au vinage soient frappés d'un droit de 20 fr. par hectolitre.

Conformément à la demande qu'en avait faite cette assemblée, ces vœux ont été recommandés à l'attention toute spéciale de M. le Ministre des Finances.

Par dépêche du 6 août 1869, Son Excellence m'informe qu'elle ne peut mieux répondre au désir que j'ai eu l'honneur de lui exprimer, qu'en m'adressant une copie de la lettre qui avait été adressée à mon prédécesseur le 12 décembre 1868.

Je crois devoir, Messieurs, vous reproduire cette lettre :

« Monsieur le Préfet, vous m'avez fait l'honneur de me transmettre, à la date du 21 septembre,

» l'extrait d'une délibération par laquelle le Conseil général du Nord a, dans sa dernière » session, renouvelé le vœu que les alcools employés aux vinages ne soient frappés que d'un » droit de 20 fr. par hectolitre, et demandé en outre que les bouilleurs de crû soient exercés.

» La question des vinages a été définitivement résolue par la loi du 8 juin 1864, et depuis » cette époque, le Corps Législatif a successivement repoussé, lors de la discussion des » budgets, divers amendements qui lui étaient présentés en vue d'obtenir une réduction de la » taxe applicable aux alcools versés sur les vins ; dès-lors, et ainsi que je vous l'ai fait savoir » au mois d'août de l'année dernière, le Gouvernement ne peut qu'exécuter la législation » actuellement en vigueur.

» En ce qui concerne les bouilleurs de crû, c'est-à-dire les propriétaires et les fermiers » distillant exclusivement les vins, cidres, poirés, mûres, etc., provenant de leur récolte, les » immunités dont ils jouissent remontent à l'origine de l'impôt des boissons. Le législateur » ayant pris pour bases générales de la perception de cet impôt, la *circulation et la vente*, il » devait en résulter forcément que les propriétaires récoltants auraient la libre disposition de » leurs vins, cidres, etc., tant qu'ils ne les mettraient pas en mouvement sur la voie publique, » et que, si faute de débouchés, ils ne trouvaient pas à vendre tous ces produits en nature, ils » auraient la faculté d'en distiller *librement* une partie, cette distillation devant être considérée » comme l'achèvement de la récolte et non comme une opération industrielle.

» Ce serait donc dénaturer le caractère même de l'impôt que de vouloir soumettre aux for- » malités de l'exercice, les récoltants bouilleurs de crû, sans parler des difficultés d'exécution » que rencontrerait une pareille mesure, succédant à un état de choses consacré par » le temps.

» Au surplus, les abus signalés par le Conseil général du Nord comme pouvant résulter des » franchises accordées aux bouilleurs de crû, sont loin d'avoir l'importance que leur suppose » cette assemblée. L'Administration des Contributions directes a pu se convaincre que depuis » l'abrogation de l'article 21 du décret du 17 mars 1852, les vins livrés à la consommation par » les propriétaires récoltants, sont fort peu surchargés d'alcool; que, d'un autre côté, la » préparation des vernis à l'aide d'alcools fabriqués au domicile des récoltants, n'a lieu que sur » une échelle très-restreinte, et qu'en somme, les quantités de spiritueux qui peuvent ainsi » échapper à l'impôt sont tout-à-fait insignifiantes.

» Par ces motifs, il ne me paraît pas possible de donner suite au double vœu exprimé par le » Conseil général de votre département. »

Police de la chasse.

J'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général une circulaire de M. le Ministre de l'Intérieur, en date du 15 juillet 1869, relative à la police de la chasse.

Il s'agit d'examiner si, dans l'intérêt de la conservation des récoltes, il convient de classer les tourterelles, pigeons-ramiers et voyageurs, parmi les animaux nuisibles dont la destruction pourrait être autorisée en tout temps.

J'ai consulté à cet égard les diverses Sociétés d'agriculture du département, et tous les avis recueillis, à deux exceptions près, sont d'accord pour reconnaître que, dans le Nord, la question ne présente pas d'intérêt et que le classement desdits oiseaux parmi les espèces

nuisibles présenterait, au contraire, l'inconvénient de se priver d'utiles auxiliaires pour la destruction des insectes et de faciliter le braconnage.

En présence de ces avis, le Conseil général jugera sans doute qu'il y a lieu de prendre une délibération négative sur la question soumise par la circulaire du 15 juillet.

J'ai l'honneur de communiquer aussi au Conseil général une pétition par laquelle MM. Darcq, administrateur de la terre du Fond de Sains, et Malengrau, administrateur des biens de M. le comte de Mérode, à Trélon, renouvellent la demande que l'usage des lacets soit autorisé pour la chasse des bécasses et des grives.

Cette demande est accompagnée de la copie d'arrêtés en vigueur dans le département des Ardennes, aux termes desquels la chasse dont s'agit, en ce qui concerne les bécasses et l'espèce de grives connue sous le nom de *roussettes*, est autorisée sous certaines conditions.

J'ai l'honneur de prier le Conseil général de vouloir bien émettre son avis sur la question qui, dans ses précédentes sessions, a déjà fixé son attention quant aux grives.

Allumettes chimiques.

Le Conseil d'arrondissement de Douai renouvelle le vœu qu'une loi prohibe la vente de toutes les allumettes autres que celles fabriquées avec le phosphore amorphe ou toute autre substance ne présentant aucun danger.

A la suite d'une semblable demande présentée l'année dernière, M. le Ministre de l'Agriculture et du Commerce a fait connaître que la délibération du Conseil général était mise sous les yeux de la Commission qui a été chargée, sous la présidence de M. Leroy de Saint-Arnaud, sénateur, de l'étude de la question des allumettes chimiques.

Lignes télégraphiques.

J'ai l'honneur de présenter au Conseil général les tableaux dressés par M. l'Inspecteur des lignes télégraphiques sur la situation et le service de ces lignes dans le département.

Ces documents constatent que les stations ouvertes à la correspondance privée sont au nombre de 72, dont :

Bureaux de l'État.	16
Bureaux à service municipal	34
Bureaux établis dans les gares de chemins de fer.	22
Total.	72

En outre, plusieurs communes, notamment Haubourdin et Quesnoy-sur-Deûle, sont en instance pour obtenir la création de bureaux dans leurs centres ; leurs demandes ne peuvent manquer d'être accueillies.

Les principales localités non encore pourvues de bureaux officiels ne sont plus qu'au nombre de 15 ; parmi elles, quatre, Landrecies, Bergues, La Bassée et Bouchain, sont desservies par

des-bureaux de gare; d'autres attendent l'établissement des chemins de fer qui leur permettront de se relier au réseau télégraphique.

Les dépêches expédiées des bureaux officiels du département ont été, en 1868, au nombre de 156,169, dont 132,416 pour l'intérieur, et 23,753 pour l'extérieur. Les taxes perçues qui avaient été, en 1867, de 263,316 fr., se sont élevées, en 1868, à 320,987 fr. Il y a eu augmentation de 57,671 fr.

L'Administration, ainsi qu'on le voit, continue ses diligences pour faciliter le plus possible l'extension du réseau télégraphique dans le département.

Dans sa session de 1868, le Conseil général a émis le vœu que les bureaux à service municipal soient attribués aux employés des Postes, à mesure que les circonstances le permettront et que la rétribution du facteur soit réduite.

Sur le premier point, M. le Ministre des Finances, à qui il en a été référé, a fait connaître qu'il a été décidé par son administration que les receveurs et les distributeurs des Postes pourraient être chargés de la gestion des bureaux télégraphiques municipaux partout où la réunion des services dans les mêmes mains ne serait pas de nature à nuire à leur régulière exécution; que c'est par suite de ces dispositions que 60 stations communales, dont trois dans le département du Nord, sont déjà gérées par des receveurs et des distributeurs des Postes, et que son administration est toute disposée à continuer d'autoriser les Agents des Postes à prêter leur concours au service télégraphique dans toutes les localités où cette mesure pourra se concilier avec les exigences de leur service.

Routes impériales.

J'ai l'honneur de soumettre au Conseil général le rapport présenté par M. l'Ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées sur la situation et le service des routes impériales du département.

L'état de viabilité de ces grandes voies ne s'est pas amélioré depuis l'année dernière; la situation reste mauvaise et périclitante. L'hiver, ainsi que le rappelle M. l'Ingénieur en chef, n'a pas été rigoureux et les chaussées n'ont pas éprouvé ces désordres profonds qu'entraînent toujours après eux les dégels; mais les pluies persistantes du printemps ont occasionné une usure considérable dans les empierrements et ont également beaucoup nui aux pavages. Les dégradations constatées, quoique moins graves que celles des hivers précédents, se sont toutefois produites dans une mesure telle qu'il sera difficile de les réparer au moyen des crédits ouverts.

L'insuffisance des crédits affectés à la conservation et à l'amélioration des routes a été appréciée par le Conseil général. Aussi, mon prédécesseur et moi avons-nous réitéré nos instances auprès de l'Administration supérieure pour obtenir qu'une plus large dotation fût accordée à cette partie du service public. Ces réclamations ont été en partie entendues; le crédit d'entretien a été porté, pour 1869, de 505,000 à 515,000 fr., et celui des grosses réparations élevé de 16,300 fr. par rapport à 1868. Ces augmentations ne sont pas bien considérables, mais il est permis d'en espérer de nouvelles dans un avenir prochain.

Depuis vingt ans, le Conseil général réclame l'élargissement et l'amélioration des routes dans la traversée des fortifications des places de guerre. Sauf quelques rares exceptions, les vœux

émis à cet égard par l'Assemblée étaient restés sans suite. Mais un décret impérial du 6 janvier dernier a approuvé en principe les divers avant-projets des améliorations proposées. Les travaux sont commencés à Bergues sur les routes N^os^ 16 et 40 ; ils sont en cours d'exécution à Valenciennes sur la route N° 29, à la porte de Mons ; ils vont être entrepris à Douai sur la route N° 43, à la porte de Bouchain ; le projet définitif de l'élargissement de la route N° 41 à Lille, à la porte de Tournai, est soumis à l'approbation de l'Administration supérieure. D'autres dispositions se préparent pour l'exécution des dispositions du décret précité.

Un autre décret, du 6 mars 1869, a approuvé aussi en principe la rectification de la route impériale N° 41, dans l'intérieur de Lille, par la rue d'Isly et la rue Impériale.

Chemins de fer.

J'ai l'honneur de soumettre au Conseil général les rapports présentés par M. Mahyer, Ingénieur en chef du Contrôle des travaux des Chemins de fer, et par M. Diday, Inspecteur général chargé du Contrôle des lignes en exploitation du réseau du Nord.

Le premier de ces rapports fait connaître la situation des voies en construction ou à construire dans le département.

M. l'Ingénieur en chef fait remarquer que le chemin de fer de Valenciennes à Aulnoye ne pourra être terminé en juillet 1870, époque fixée par le cahier des charges. Les enquêtes parcellaires, en effet, n'ont été ouvertes que récemment, et il reste à déterminer l'emplacement de la station du Quesnoy. Eu égard aux formalités qui restent à remplir et qui exigent d'assez longs délais, il est probable que les travaux ne pourront être entrepris que dans les derniers mois de cette année, sinon à l'ouverture de la prochaine campagne.

La Compagnie du Nord, informée des plaintes qui se sont élevées à ce sujet, a, dans une lettre à mon prédécesseur du 13 octobre 1868 et ci-jointe, exposé les causes du retard apporté à cette partie de ses travaux.

La ligne d'Aulnoye à Anor, qui fait suite à la première, est beaucoup plus avancée. Cette voie s'achève et pourra être mise en exploitation en septembre prochain. Celle de Soissons à la frontière, qui traverse dans le département la commune d'Anor, est aussi en voie de prochain achèvement.

Le chemin de Lille à Béthune est en exploitation entre Béthune et Lille, porte d'Arras. Il reste à raccorder la voie entre cette porte et la gare de Fives.

Je ne suivrai pas M. l'Ingénieur en chef dans les autres parties de son rapport. Je me bornerai à faire connaître, en ce qui concerne le chemin de Dunkerque à la frontière, qu'il vient d'être procédé aux formalités d'enquête parcellaire pour la partie de la voie qui traverse la commune de Rosendael et, en ce qui touche le chemin d'Hazebrouck à la frontière, que le jugement d'expropriation vient d'être rendu.

Le rapport de M. l'Inspecteur général Diday indique la situation des lignes en exploitation dans le département ; sauf sur quelques points aux abords de Douai, toutes sont dans un état d'entretien satisfaisant.

La compagnie du Nord a exécuté d'importants travaux d'amélioration depuis l'année dernière, notamment à Fives, Roubaix, Tourcoing, Armentières, Steenwerck, Aulnoye, Hautmont et

Jeumont. Les constructions de la station de voyageurs de Lille peuvent être considérées comme terminées.

La Compagnie étudie, suivant l'invitation qui lui en a été faite par l'administration supérieure, l'établissement d'un passage supérieur au pont tournant de la Deûle à Dorignies. Cette substitution constituera une amélioration des plus utiles au double point de vue de la sécurité des voyageurs et des intérêts de la navigation.

Le tableau annexé au rapport de M. l'Inspecteur général constate que les cinquante stations établies dans le département ont donné lieu, en 1868, à un mouvement de 3,901,255 voyageurs, et que la recette des péages, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, s'est élevée à 34,350,182 fr. 64 c., représentant 36 3/4 % du produit total des lignes exploitées par la compagnie du Nord. L'augmentation des produits de 1868 sur ceux de 1867 est de 964,473 fr. La station de Lille se distingue par le nombre de voyageurs qui a été de 1,081,058, mais celle d'Erquelines l'emporte sur toutes par les expéditions de marchandises et par le montant des produits.

Dens sa session de 1868, le Conseil général a émis entre autres vœux ceux ci-après :

1° Que la construction des gares définitives soit activée, notamment en ce qui touche celles de Landrecies et de Dunkerque, et que la gare de Somain soit couverte ;

2° Qu'on active les mesures à prendre pour remédier aux dangers que présente aux abords de Lille la rencontre des diverses lignes ;

3° Qu'une station, ou du moins une halte, soit accordée à la commune de Phalempin, à celle de Wasquehal et à la commune de Beuvrages ;

4° Que le service postal, modifié par l'exploitation de la ligne de Calais à Boulogne, soit rétabli, notamment en ce qui concerne Dunkerque, de manière à satisfaire pleinement aux besoins du commerce.

Les vœux de l'assemblée ont été tous et particulièrement recommandés à l'attention des administrations supérieures compétentes.

Sur le premier point, M. l'Inspecteur général Diday fait connaître que les projets des gares définitives de Landrecies et de Dunkerque ont reçu l'approbation ministérielle. Aucune réponse n'a été faite en ce qui concerne la gare de Somain.

Sur le second, j'ai fait connaître, l'année dernière, au Conseil général que les dispositions de l'avant-projet du chemin de fer de Lille à Comines, fournissaient un moyen de supprimer le croisement des voies des lignes de Dunkerque et de Belgique aux abords de Lille. La Compagnie du Nord s'est montrée disposée à recourir à ce moyen, et, comme la ligne de Comines a été concédée à la compagnie du Nord-Est, j'ai appelé l'attention de cette société sur l'excellence de la combinaison indiquée, à l'exécution de laquelle la compagnie du Nord concourrait très-vraisemblablement. J'attends la réponse de la société pour continuer l'instruction de la question qui se résoudra, d'ailleurs, par la décision que l'administration supérieure prendra sur le tracé définitif de la nouvelle ligne.

Sur le troisième point, j'ai l'honneur d'annoncer à l'assemblée qu'une décision ministérielle accorde à la commune de Phalempin la station qu'elle sollicite ; mais que la station ou halte également demandée par celle de Wasquehal n'a pu être obtenue. M. le Ministre des Travaux publics a fait remarquer, indépendamment de la proximité des gares de Lille et de Roubaix, que les établissements placés sur les rives de la Marque, ayant économie à employer la voie de terre

pour leurs relations avec ces deux villes, continueraient sans doute à les préférer et que, dès-lors, la station sollicitée ne donnerait pas un trafic suffisant pour couvrir les dépenses d'installation et d'exploitation.

Sur le quatrième point, j'ai à faire connaître que le train poste 273, portant la correspondance de la ligne de Paris, arrive à Dunkerque à 6 h. 15 du matin, et que le train de retour, étant fixé à 10 h. 45, laisse un intervalle assez notable au commerce pour l'expédition de ses dépêches, en sorte que les inconvénients qui ont motivé les plaintes dont l'administration a été saisie, sont en partie atténués.

Le Conseil général a aussi émis un vœu tendant à ce que, sur les nouveaux chemins de fer, aucun avantage spécial ne soit accordé aux marchandises et aux voyageurs étrangers, ainsi que cela se fait actuellement sur les grandes lignes, au détriment de l'industrie nationale. La compagnie du Nord, invitée à fournir des renseignements sur les différences de prix signalées dans la discussion qui a précédé l'adoption du vœu, a produit, à cet égard, des réponses explicatives que je crois devoir mettre sous les yeux de l'assemblée, avec une lettre de M. le Ministre des Travaux publics du 13 août, contenant des observations développées sur le même objet,

Je ne puis, au surplus, que me référer aux renseignements fournis par M. l'Ingénieur en chef Mahyer, dans son rapport, en réponse aux autres observations ou vœux du Conseil.

NOUVEAU RÉSEAU.

Dans sa session extraordinaire de janvier 1869, le Conseil général a voté l'établissement, dans le département, d'un nouveau réseau de chemins de fer composé des lignes ci-après :

1° De Lille à Comines;
2° De Tourcoing à Menin;
3° De Somain à Roubaix et Tourcoing;
4° D'Armentières à Berguette;
5° D'Erquelines à Fournes ou Anor;
6° De Cambrai à Péronne;
7° De Gravelines à Watten;
8° De Calais à Dunkerque par Gravelines;
9° De Lille à Valenciennes conditionnellement, pour le cas où les concessionnaires de cette ligne seraient incapables de l'exécuter dans le délai fixé par le cahier des charges.

Ces diverses lignes devant former un tout à concéder à une seule et même compagnie.

L'assemblée a demandé, de plus, que l'État concédât à la même compagnie le chemin de fer projeté de Cambrai à la frontière, vers Dour et Mons, par Solesmes, Le Quesnoy et Bavai.

Elle s'est engagée, à diverses conditions, à concourir avec l'État, par moitié, à la garantie d'intérêt qui sera accordée dans la limite de 5 %, amortissement compris, pour l'exécution de ces chemins.

J'ai vivement appuyé, avec MM. les députés du Nord, auprès de l'administration supérieure, les dispositions ainsi arrêtées par le Conseil général au sujet de cette grande affaire.

Un décret impérial du 22 mai dernier est intervenu sur son objet.

Ce décret concède, à titre définitif, à une compagnie dite du Nord-Est, au sein de laquelle se

trouvent plusieurs personnes honorables du département, les chemins de Lille à Comines, de Tourcoing à Menin, de Gravelines à Watten et de Boulogne à Saint-Omer.

Cette dernière ligne, qui ne franchit pas les limites du département du Pas-de-Calais et qui conséquemment n'a pas été comprise dans le réseau demandé par le Conseil général du Nord, n'est pas moins d'un important intérêt pour le département; elle se rattache, en effet, au chemin d'Armentières à Berguette, et formera avec lui une ligne continue d'Armentières à Boulogne, par Saint-Omer.

La convention souscrite par M. le Ministre des Travaux publics avec la compagnie, et qu'approuve le décret précité du 22 mai 1869, contient les conditions de garantie d'intérêt consentie par le Conseil général, ainsi que les diverses stipulations et réserves qu'il a stipulées; elle dispose que les travaux des lignes définitivement concédées seront entrepris dans le délai d'un an et terminés dans un délai de six ans; elle concède enfin à ladite Compagnie, mais à titre éventuel, les chemins de Somain à Roubaix et Tourcoing, d'Armentières à Berguette, d'Erquelinnes à Fourmies et de Calais à Dunkerque.

La différence entre les lignes de la première et celles de la seconde partie de la série consiste en ce que les formalités d'enquête et d'instruction mixte ont été remplies pour les unes et ne l'ont pas encore été pour les autres. Le temps a manqué pour que les dispositions nécessaires pussent être complétées, sous ce rapport, avant les dernières évolutions dont l'affaire a été l'objet dans les régions supérieures.

Mais je compte que la concession définitive des quatre dernières lignes ne sera différée que du temps strictement nécessaire à l'accomplissement des formalités d'instruction voulues par la loi. Dans cette pensée, j'ai prié M. le Ministre des Travaux publics de me renvoyer les avant-projets qui lui avaient été soumis, afin d'ouvrir les enquêtes d'utilité publique. Son Excellence m'a fait remarquer que c'est à la compagnie concessionnaire qu'il appartient, aux termes de la convention passée avec elle, de faire dresser et de présenter des avant-projets desdites lignes, et m'a donné l'assurance qu'aussitôt que ces avant-projets lui seront parvenus, elle ne négligera rien pour qu'ils soient soumis, après examen, aux enquêtes.

Dans cet état de choses, j'ai cru devoir m'adresser à la compagnie; je lui ai rappelé qu'en souscrivant sa part dans la garantie d'intérêt, le département a entendu que les lignes dites éventuelles fussent comprises, à l'égal des lignes définitives, dans le réseau complémentaire et exécutées concurremment avec elles, et je l'ai engagée, en conséquence, à prendre des mesures pour la rédaction et la présentation, aussi prompte que possible, des avant-projets des quatre lignes dont il s'agit, de manière à ce que la concession éventuelle dont elles font l'objet puisse être prochainement convertie en concession définitive.

Comme le Conseil général le remarquera, la concession ne comprend ni le chemin de Cambrai à la limite de la Somme vers Péronne, ni celui de Cambrai à la frontière vers Dour, ni enfin celui de Lille à Valenciennes, voté à titre éventuel par le Conseil. Le premier a été considéré par M. le Ministre des Travaux publics comme rentrant dans la catégorie des chemins de fer d'intérêt local; la partie de ce chemin, qui s'étend dans la Somme entre la limite du Nord et celle du département de l'Oise, a été, en effet, concédée, à ce titre, par un décret du 15 mai dernier. Le second, compris subsidiairement dans le réseau demandé, a été simplement laissé à l'écart. Quant au chemin de Lille à Valenciennes, il est passé des mains de M. Foriel de Bisschop dans celles d'une compagnie qui paraît posséder des ressources et qui semble animée

du désir de mener l'œuvre à bonne fin. Les expropriations sont faites dans l'arrondissement de Lille et dans l'arrondissement de Douai ; elles vont l'être également dans celui de Valenciennes et les travaux s'exécutent avec beaucoup d'activité sur les diverses parties de la ligne. On peut donc espérer maintenant que la construction du chemin pourra être terminée dans les délais voulus.

Le Conseil général trouvera ci-joint un rapport de M. l'Ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées sur les lignes secondaires concédées ou projetées dans le département. Ce document contient des détails et des observations utiles que je signale à l'attention de l'assemblée.

CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL.

La concession qui vient d'être faite du nouveau réseau à la compagnie du Nord-Est ne laisse, dans la série des chemins précédemment projetés comme lignes d'intérêt local, que la section du Nord du chemin de fer de Cambrai à Gannes, par Épéhi et Péronne.

MM. Debrousse, Baroche et C^ie^, concessionnaires, suivant décret du 15 mai dernier, de la partie principale de cette ligne, qui s'étend dans le département de la Somme, sollicitent la concession de ce tronçon moyennant, d'une part, les subventions particulières montant à 237,000 fr., souscrites dans les localités intéressées et qu'elle accepte à ses risques et périls, d'autre part, celle qui pourra être obtenue de l'État et celle de 20,000 fr. par kilomètre, soit ensemble 400,000 fr. environ consentis au nom du département par le Conseil général, dans sa session de 1868.

La Compagnie, on ne peut se le dissimuler, a un besoin indispensable de la section dont il s'agit, qui doit former sa tête de ligne et procurer au chemin dont elle a déjà la concession, les chances de prospérité qu'elle peut en espérer, en le reliant directement au réseau du Nord. Mais il faut aussi considérer que le chemin projeté sera d'une utilité réelle à nos localités et particulièrement aux arrondissements de Cambrai, Valenciennes, Douai et Lille, qui y trouveront de nouveaux débouchés dans la Somme et dans l'Oise, et plus tard, sans doute, une direction nouvelle sur Paris.

Par ces motifs, et d'après les instructions que j'ai reçues de M. le Ministre des Travaux publics, j'ai cru devoir passer, avec la compagnie Debrousse et E. Baroche, une convention provisoire portant concession du chemin aux conditions ci-dessus mentionnées et à celles d'un cahier de charges conforme, sauf les variantes nécessaires, à celui de la concession de la Somme, et que la Compagnie a accepté.

Mais je n'ai souscrit cette convention que sous réserve de la sanction du Conseil général. J'ai donc l'honneur de la lui soumettre avec les autres pièces de l'affaire et l'avant-projet du chemin, accompagné des pièces constatant l'accomplissement des formalités d'enquête d'utilité publique.

L'assemblée jugera s'il y a lieu de maintenir la subvention de 400,000 fr. consentie en 1868. Elle remarquera que, dans le cas de l'affirmative, cette subvention, ainsi que j'ai eu soin de le stipuler, ne sera payable qu'en quatre ans, par quarts et sans intérêts, à partir de 1874. Cette condition m'a paru nécessaire, parce qu'en présence des grandes charges que le département s'est imposées pour l'achèvement des chemins vicinaux, ce n'est qu'à dater de cette

époque qu'il pourra pourvoir au paiement de la subvention, sans excéder le maximum de 12 centimes extrordinaires autorisés par la loi.

Dans le cas de l'affirmative, je prie l'assemblée d'émettre le vœu que la subvention de l'Etat soit, suivant les dispositions de l'article 5 de la loi du 12 juillet 1865, fixée au tiers de la dépense à la charge du département et des intéressés, c'est-à-dire à la somme de 212,000 fr.

Je me permettrai de faire remarquer au Conseil général que la suppression de cette ligne dans le réseau du Nord-Est a exonéré le département de la garantie qu'il a accordée à celles qui sont concédées à cette compagnie et qu'il paraît équitable d'examiner avec bienveillance le principe de la subvention kilométrique qui lui avait été attribuée en 1868.

Si le Conseil n'était pas d'avis de maintenir la subvention, il y aurait lieu d'aviser au moyen de traiter à d'autres conditions avec la compagnie demanderesse. Je ne suis pas éloigné de penser qu'une entente pourrait s'établir et que l'assemblée pourrait être néanmoins en mesure, sauf modification de la convention en cours de session, de prendre une décision portant approbation de la concession. Dans ce cas, le chiffre de la subvention demandée à l'État devrait être modifié.

M. Bomberg, ancien directeur général au ministère de l'Intérieur de Belgique, demande, de son côté, la concession comme ligne d'intérêt local, mais sans subvention ni garantie d'intérêt, du chemin de Cambrai à la frontière vers Dour et Mons par Solesmes, Le Quesnoy, etc. La Compagnie du chemin de Cambrai à Gannes demande aussi cette concession au même titre, c'est-à-dire sans subvention ni garantie, et la Compagnie du Nord-Est la demande également avec garantie d'intérêt ou subvention, en comprenant le chemin dont il s'agit dans une série de lignes nouvelles qui lui paraissent devoir former le complément de son réseau et dont elle sollicite la concession.

Le chemin de Cambrai à la frontière serait d'une grande utilité aux arrondissements de Cambrai et d'Avesnes; le Conseil général l'a reconnu en le comprenant comme annexe dans le réseau supplémentaire. L'importance de cette ligne s'affirme encore par le concours des compagnies qui se présentent pour en obtenir la concession, et par ce fait que deux d'entre elles, une française et une belge, s'engagent à l'exécuter sans garantie ni subvention. L'assemblée appréciera, je n'en doute pas, tout l'intérêt qui s'attache à la création de cette importante voie. L'affaire, toutefois, n'a encore été l'objet d'aucune instruction et, dans cet état, je me borne à prier le Conseil général d'émettre son avis sur la suite dont les demandes des compagnies lui auront paru susceptibles.

J'ai reçu en outre de la compagnie du chemin de fer de Lille à Valenciennes une demande en concession, aussi comme ligne d'intérêt local et également sans garantie d'intérêt ni subvention, de tout un réseau de différents tronçons de chemins de fer destinés à faciliter le transport aux lieux de consommation des houilles des bassins du Pas-de-Calais et du Nord. Ce groupe, d'une étendue de 154 kilomètres dont 142 dans le département, se composerait :

1° D'une ligne d'Orchies à Hazebrouck par Carvin, Annœullin, Don, La Ventie, Estaires et Merville avec trois embranchements : de Carvin à Courrières, d'Annœullin à Pont-à-Vendin et de Don ou Wavrin à Armentières;

2° D'une ligne de St.-Amand à la frontière vers Tournai;

3° D'une ligne de St.-Amand à Blanc-Misseron, par Condé et Fresnes;

4° D'une ligne de Raismes au Câteau, par Solesmes.

Pour m'éclairer sur l'objet de cette demande, j'ai prié M. l'Ingénieur en chef du département de me donner son avis tant sur l'utilité des lignes projetées que sur la question de savoir si l'établissement de ces lignes n'aurait pas pour effet d'enlever au nouveau réseau concédé dans le département, une partie de son trafic et d'aggraver par suite les conditions de la garantie d'intérêt souscrites par l'État et le département en faveur de ce réseau.

Le rapport que ce chef de service m'a adressé et que je soumets au Conseil général contient à cet égard des appréciations bien raisonnées et d'une remarquable lucidité. Il en résulte que les lignes demandées sont toutes d'une utilité réelle, que rien n'autorise à penser qu'elles puissent créer une concurrence nuisible au réseau du Nord-Est et que plusieurs d'entre elles, au contraire, paraissent devoir lui apporter un certain contingent de transports.

Mais une autre question s'élève, celle de savoir si les chemins demandés comme lignes d'intérêt local appartiennent bien à cette catégorie. Cette question ne me paraît pas douteuse. Aux termes de l'article 1^er^ de la loi du 12 juillet 1865, les chemins de fer d'intérêt local sont ceux qui peuvent être établis, soit par les départements ou les communes avec ou sans le concours des intéressés, soit par des concessionnaires avec le concours des départements ou des communes. Or, les chemins étant demandés sans subvention ni garantie d'intérêt ne se trouvent pas dans les prévisions de la loi et appartiennent conséquemment, bien que se composant de tronçons de faible étendue pour la plupart, au système des lignes d'intérêt général qui ne peuvent être concédées que par le Gouvernement.

C'est ainsi, d'ailleurs, que paraît l'avoir entendu M. le Ministre des Travaux publics, lorsque répondant par lettre du 10 juillet à M. le Préfet du Pas-de-Calais, qui lui avait communiqué l'avant projet des lignes dont il s'agit, S. Exc. fait observer à ce magistrat que les travaux de la compagnie sur le chemin de fer de Lille à Valenciennes ne sont pas assez avancés pour qu'il soit opportun d'examiner, s'il y a lieu de lui accorder de nouvelles concessions.

Une autre considération m'a paru n'être pas sans importance. Au moment où des travaux considérables sont et vont être entrepris dans le département pour l'achèvement des chemins vicinaux et la construction d'un nouveau réseau de chemins de fer indépendamment de ceux qui se continuent pour l'amélioration des routes départementales et des chemins de grande communication, il y aurait peut-être imprévoyance à multiplier outre mesure les concessions de voies nouvelles qui, en augmentant d'une manière notable la somme des travaux à exécuter dans nos contrées pourraient avoir pour conséquence de déterminer une hausse sensible dans les prix des matériaux et de la main-d'œuvre et de créer pour le département une sur élévation de dépense dans ses travaux ainsi qu'une aggravation de sa garantie par rapport au réseau du Nord-Est.

Quoi qu'il en soit, le Conseil général n'a à émettre qu'un simple avis, en ce qui concerne les lignes demandées par la compagnie de Lille à Valenciennes, comme en ce qui touche le chemin de Cambrai à la frontière, sollicité par M. Bomberg, et je prie l'assemblée de vouloir bien le formuler.

Je mets aussi sous les yeux du Conseil un plan présenté par une société civile, siégeant à Paris, pour l'établissement d'autres séries de chemins de fer ayant leur origine dans le département. Le Conseil général jugera de la suite qu'il pourrait y avoir lieu de donner à ces propositions.

Chemins vicinaux. — Tarif des prestations.

Aux termes de l'article 4 de la loi du 21 mai 1836, sur les chemins vicinaux, la prestation en nature doit être appréciée en argent conformément à la valeur qui aura été attribuée annuellement, pour la commune, à chaque espèce de journées par le Conseil général, sur la proposition des Conseils d'arrondissement.

J'ai l'honneur de mettre sous les yeux de l'assemblée les délibérations que les Conseils d'arrondissement ont prises à ce sujet dans leur dernière session.

En 1866, le Conseil général adoptant les propositions qui lui étaient soumises suivant le vœu émis dans sa précédente session, a réglé le tarif de conversion dans des conditions d'uniformité aussi rapprochées que possible entre les divers arrondissements.

L'application de ce nouveau tarif, n'ayant donné lieu à aucune réclamation, j'ai l'honneur de proposer au Conseil d'adopter les mêmes chiffres d'évaluation pour l'année 1870.

Ports maritimes

J'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général un rapport de M. l'Ingénieur en chef des ports maritimes contenant le compte-rendu du service spécial des ports, phares et balises du Nord pendant l'année 1868.

M. l'Ingénieur en chef explique que le service qui avait été réuni à celui de la navigation intérieure des département du Nord et du Pas-de-Calais, sous la direction d'un ingénieur en chef à la résidence de Lille, a été rendu, en 1869, à son organisation antérieure, c'est-à-dire placé de nouveau sous les ordres d'un ingénieur en chef spécial résidant à Dunkerque, avec cette différence, toutefois, que deux Ingénieurs ordinaires au lieu d'un y ont été attachés, l'un pour le port de Dunkerque, l'autre pour celui de Gravelines. Les travaux considérables d'amélioration à exécuter dans ce service justifient pleinement cette mesure.

Le rapport de M. l'Ingénieur en chef contient des renseignements pleins d'intérêt sur la composition de la côte, les causes de la marche des alluvions, les courants de marée, les phares et balises, l'organisation des feux flottants de la rade au large des bancs de Flandre et son complément par l'établissement d'un troisième navire porte-feu, la statistique des ports, etc.

A Dunkerque, le nombre des navires entrés et des navires sortis, en 1868, a été de 5,544 d'une capacité totale de 88,728 tonneaux et portant 673,000 tonnes de marchandises, ce qui présente sur 1867 une diminution de 434 navires et de 49,539 tonnes.

On a compté dans ces nombres 2,845 navires français jaugeant ensemble 305,883 tonneaux et chargés de 213,000 tonnes.

En outre, 8,752 bateaux de la navigation intérieure portant 348,416 tonnes de marchandises sont entrés dans le port ou en sont sortis pendant les mêmes années.

A Gravelines, le mouvement a été de 860 bâtiments d'un jaugeage total de 71,322 tonneaux et chargés de 45,000 tonnes de denrées. Il y a ici progression marquée : le nombre des navires a augmenté de 117, le tonnage de 19,654 et le chargement total de 10,830 tonnes.

Les services de cabotage qui fonctionnent maintenant sont établis entre Dunkerque et Londres, Hull, Goole, Middelsbrow, Édimbourg, Glasgow, Rotterdam, St.-Pétersbourg, Le Hâvre, Brest et Bordeaux.

Le nombre des navires affectés à la pêche de la morue d'Islande a été, à Dunkerque, de 138 montés par 2,098 hommes d'équipage; leur produit a été de 65,520 q. m. d'une valeur de 3,815,000 fr. Gravelines a affrété 11 navires d'un équipage total de 165 hommes. Le produit a été de 4,140 q. m. d'une valeur de 232,060 fr.

La pêche côtière occupe à Dunkerque 86 bâtiments de 586 hommes d'équipage et à Gravelines 78 navires montés par 705 marins.

Comme mon prédécesseur l'a fait connaître l'année dernière au Conseil général, le Gouvernement a accepté l'offre de la ville de Dunkerque de lui faire l'avance d'une somme de 12 millions en six ans, afin de hâter l'achèvement des grands travaux d'amélioration du port ordonnés par le décret impérial du 14 juillet 1861. Les versements que la ville a commencé à faire au trésor, cette année, ont permis de donner une impulsion active aux travaux et tout annonce que l'œuvre entreprise en vertu de ce décret recevra son accomplissement dans le délai qui lui a été assigné. Toutefois, la priorité appartient nécessairement à la construction de la nouvelle enceinte de la place et à la démolition des fortifications actuelles sur l'emplacement desquelles le nouveau bassin de l'ouest doit être construit; les travaux du service civil du port commenceront aussitôt après que ceux qui s'exécutent par les soins du génie militaire permettront de les entamer.

Les dépenses faites jusqu'au 31 décembre 1868 s'élèvent à 4,500,000 fr.; celles restant à effectuer sont évaluées à 11 millions.

D'importants travaux d'amélioration sont aussi entrepris au port de Gravelines. Tels sont ceux autorisés par le décret du 5 juin 1861, pour l'affectation définitive des fossés de la place à l'écoulement des eaux du pays et à l'usage des chasses; la construction du barrage éclusé 63 *bis* et la reconstruction de l'écluse 63, dite de Vauban, qui s'est écroulée en 1868. Ces deux ouvrages sont combinés dans des dispositions qui assurent les meilleures avantages à la navigation maritime et fluviale. — Tels sont encore les travaux évalués à 788,000 fr. décrétés le 16 septembre 1867, pour l'organisation des moyens de halage et la construction de murs de quai dans l'intérieur du port. La ville de Gravelines comme celle de Dunkerque est autorisée à faire à l'État l'avance des fonds nécessaires; elle a commencé en 1869 ses versements et les travaux sont en cours d'exécution.

Le Conseil remarquera avec intérêt les détails donnés par M. l'Ingénieur en chef relativement aux mesures organisées pour assurer l'évacuation journalière des eaux surabondantes des territoires waeteringués du Nord et du Pas-de-Calais.

Les crédits annuellement accordés pour les services d'entretien et de grosses réparations des ouvrages des ports sont reconnus insuffisants et n'ont pas été augmentés malgré les réclamations faites à ce sujet auprès de l'administration supérieure. Le Conseil général voudra sans doute réitérer ses vœux pour qu'il soit donné satisfaction aux besoins de ces services.

M. l'Ingénieur en chef répond par des renseignements précis aux observations et aux vœux émis par le Conseil dans sa session de 1868; je ne puis que m'y référer entièrement en les signalant à l'attention de l'assemblée.

Navigation intérieure.

J'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général les rapports présentés par M. Bertin, Ingénieur en chef de la navigation intérieure du département et par M. Lermoyer, Ingénieur en chef du service spécial de la navigation de la Belgique sur Paris.

Ces rapports contiennent des notions précises et pleines d'intérêt sur la situation des divers parties du service. M. l'Ingénieur en chef V. Bertin fait ressortir ce fait que nul bassin en France n'est aussi riche que notre pays en lignes navigables. Au moyen de ces lignes, les principales villes du département sont mises en communication entre elles; avec les riches bassins houillers du Hainaut, d'Anzin, d'Aniche et du Pas-de-Calais, avec la mer, avec la Belgique et avec Paris. Le bon état de ces voies de navigation, la célérité de leur parcours et les conditions économiques des transports qu'elles desservent sont du plus grand intérêt pour l'agriculture, l'industrie et le commerce.

De grandes améliorations ont été réalisées depuis quelques années sur ces voies de transport. Plusieurs lignes qui etaient concédées ont été rachetées et la navigation a immédiatement joui, par l'effet de cette mesure, des diminutions de droits résultant de l'application des tarifs de l'État. De plus, des travaux importants ont été exécutés pour l'approfondissement à deux mètres des lignes principales, et ce perfectionnement a été d'une importance capitale pour l'industrie des transports, attendu que les grands bateaux qui ne pouvaient précédemment naviguer avec un enfoncement de 1 mètre 50 c. que sous une charge de 200 tonnes, peuvent aujourd'hui porter 300 tonnes de marchandises avec un tirant d'eau de 1 m. 80.

Ces utiles dispositions ne sont assurément pas le terme des améliorations qui étaient à faire sur notre réseau navigable. Ainsi il serait désirable que les avantages accordées aux lignes principales pussent être étendus aux autres voies. M. l'Ingénieur en chef Bertin établit que les dépenses à faire pour atteindre ce but s'élèveraient à douze millions. Mais un certain nombre de lignes qui ne desservent qu'une navigation agricole ou locale, peuvent être laissées dans leurs conditions actuelles avec les soins d'un bon entretien, et il suffirait, à mon avis, que la sollicitude de l'Administration supérieure se portât sur les principales lignes de second ordre, de manière à rendre possible l'entreprise successive des améliorations que leur situation réclame.

Comme je viens de le rappeler, plusieurs canaux concédés ont été rachetés par l'État La même mesure est réclamée depuis plusieurs années pour ceux de la Scarpe inférieure et de Dunkerque à Furnes. Pour le premier, M. le Ministre des Travaux publics saisi : d'une demande du concessionnaire tendant à obtenir une avance de 300,000 fr. pour l'exécution des travaux d'approfondissement destinés à mettre cette voie dans des conditions égales à celles des canaux de l'État, a fait connaître que son Administration serait plutôt disposée à traiter la question du rachat de la concession lorsque la situation du budget le permettrait et a formé une Commission chargée d'examiner cette question.

Pour le second, l'indemnité à payer à la Compagnie serait peu importante; mais des travaux d'amélioration seraient à faire, non-seulement en France, mais aussi en Belgique sur la partie du canal entre la frontière et Furnes, et l'opportunité de la mesure dépend de l'époque à laquelle le Gouvernement voisin se trouvera en mesure de pourvoir à la dépense de ces ouvrages.

Des travaux importants ont été entrepris ou sont à la veille de l'être, sur plusieurs de nos importantes voies.

La construction de l'écluse à sas de Cense à Witz sur la Lys française, vient d'être terminée, et désormais la navigation intermittente de cette rivière est transformée en navigation continue.

La construction de l'écluse de Comines sur la Lys mitoyenne, entreprise par l'Administration belge, est en cours d'exécution et paraît devoir être terminée dans le cours de la prochaine campagne.

L'œuvre d'achèvement du canal de Roubaix se poursuit. Grâce aux crédits accordés par l'Administration supérieure, les travaux s'exécutent avec activité. Conformément à une décision de M. le Ministre des Travaux publics, l'alimentation de ce canal se fera au moyen des eaux du dessèchement des marais de la Haute-Deûle qui aujourd'hui se déversent dans la Basse-Deûle en avant de l'écluse de Saint-André. Prises en ce point, elles seront élevées par refoulement jusqu'au bief de partage, sis à Wasquehal.

Les travaux de rectification du canal de la Haute-Deûle et de construction d'une nouvelle écluse sur ce canal, au hameau de Don, sont adjugés ; les immeubles nécessaires à leur exécution sont expropriés et le règlement des indemnités dues aux propriétaires aura probablement lieu dans la première quinzaine de septembre, de manière à ce que l'entrepreneur puisse mettre la main à l'œuvre dans les derniers mois de cette campagne.

Les expropriations pour la rectification du canal d'Aire à La Bassée, au territoire de Bauvin, sont également en cours et les travaux ne tarderont pas à être entrepris sur ce point. Ils le sont déjà sur les parties du canal situées dans le Pas-de-Calais.

L'Administration belge a terminé les travaux qui étaient à faire pour substituer des écluses à sas aux pertuis simples d'Antoing et de Tournai, sur l'Escaut. L'Administration française exécute, en conséquence, cette année, les travaux d'approfondissement de l'Escaut et de la Scarpe-Inférieure entre les écluses de Rodignies et de Thun et la frontière, afin de convertir en navigation continue la navigation intermittente qui existait jusqu'ici sur ce point.

Le service de halage est en souffrance par son défaut d'organisation ; MM. les Ingénieurs en chef signalent les inconvénients de cet état de choses. Plusieurs systèmes pourraient être mis en œuvre pour l'assurer d'une manière régulière. Le touage sur chaîne noyée continue avantageusement sur la Scarpe dans Douai. L'Administration supérieure avait autorisé l'établissement d'un service de remorquage par locomotives entre Dunkerque et Saint-Omer, sur le canal de Bourbourg et l'Aa, mais la compagnie qui s'était présentée pour ce service y a renoncé.

Les tableaux statistiques insérés dans le rapport ci-joint, constatent que le mouvement de la navigation qui avait notablement diminué en 1867, comparativement à celui de 1866, a encore fléchi, faiblement toutefois, en 1868, sur l'ensemble des lignes intérieures du département. Ce résultat est attribué à la crise commerciale et aussi à la moindre importance que d'ordinaire des produits de la dernière campagne sucrière, laquelle s'est traduit par une diminution de consommation de houille et de transport de betteraves sur les canaux. — Le trafic de l'Escaut et du canal de Saint-Quentin qui font partie de la grande ligne de Paris en Belgique, a sensiblement augmenté, au contraire, par les envois sur Paris des houillères du Pas-de-Calais, et surtout parce que la Compagie d'Anzin a développé ses exploitations dont presque tous les produits ont été expédiés vers la Seine et les départements de l'intérieur par bateaux.

MM. les Ingénieurs répondent aux vœux émis par le Conseil général dans sa dernière session. Ces vœux ont, d'ailleurs, été particulièrement signalés à l'attention bienveillante de l'Administration supérieure.

Service hydraulique.

J'ai l'honneur de communiquer au Conseil général un rapport de M. l'Ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées, sur la situation du service hydaulique dans le département.

Ce rapport constate que les desséchements existants dans le département, sont au nombre de 14, comprenant ensemble une superficie de 147,000 hectares et que tous, sauf un seul qui va arriver à cette situation, celui des marais de Bourlain, sont terminés et à l'état d'entretien.

Ces divers desséchements, à l'exception de ceux de la Basse-Sambre qui, bien qu'autorisés depuis 18 ans n'ont pu encore se constituer, fonctionnent régulièrement et d'une manière utile et efficace.

Les principaux sont ceux de Waeteringues, des vallées de la Scarpe, de la Haute-Sambre, de la Hayne et de l'Escaut et de la Haute-Deûle.

Les Waeteringues sont dans une situation généralement bonne; toutefois, la première et la quatrième section éprouvent des difficultés pour l'écoulement des eaux des parties basses de leurs territoires. Les travaux en cours d'exécution pour l'extension de l'enceinte fortifiée de Dunkerque, fourniront des moyens d'amélioration par la création de nouveaux débouchés à la mer. Mais en ce qui concerne particulièrement la quatrième section, ces mesures seraient insuffisantes si on n'obtenait du gouvernement belge l'endiguement d'une partie de la Basse-Colme sur son territoire. Des propositions ont été adressées à cet effet à l'administration supérieure.

La situation est bonne également pour les vallées de la Scarpe et de la Hayne et de l'Escaut. Des améliorations très-utiles mais qui exigeraient d'importantes dépenses sont désirées dans la première.

Le desséchement des marais de la Deûle, quoique à l'entretien depuis trois ans, attend encore l'issue des expertises finales pour l'établissement des plus-values. Ces opérations sont toutefois sur le point d'être terminées.

Les curages de cours d'eau se font toujours avec soin chaque fois que le besoin en est signalé. Ceux effectués en 1868 ont été au nombre de 41, sur une étendue totale 554,750 mètres. Les travaux de même nature en cours d'exécution, s'appliquent à cinq cours d'eau d'un développement de 83 kilomètres.

La superficie des terrains drainés ne s'est augmentée en 1868, que de 230 hectares. Elle est aujourd'hui de 40,129 hectares.

Je me réfère entièrement, en ce qui concerne les autres parties du service, aux renseignements précis et complets insérés dans le rapport de M. l'Ingénieur en chef. Je ne puis également que me référer aux réponses de ce fonctionnaire, en ce qui touche les vœux émis par le Conseil général dans sa session de 1868.

Jury d'expropriation.

Aux termes de l'article 29 de la loi du 3 mai 1841, le Conseil général doit, dans sa session annuelle, désigner pour chaque arrondissement de sous-préfecture, tant sur la liste des électeurs que sur la seconde partie de la liste du jury, 36 personnes au moins, et 72 au plus, ayant leur domicile réel dans l'arrondissement, et parmi lesquelles seront choisis, jusqu'à la session suivante du Conseil général, les membres du Jury spécial, appelés, le cas échéant, à régler les indemnités dues par suite d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Je prie le Conseil général de vouloir bien procéder à la formation de ce travail; je lui remets à cet effet un cadre en blanc, préparé pour recevoir les noms des jurés à désigner pour le service de 1869-1870, ainsi que le tableau arrêté en 1868, sur lequel j'ai rayé le nom des jurés qui, ayant siégé pendant l'année 1868–1869, doivent être éliminés de la nouvelle liste.

En raison des expropriations qu'il pourra y avoir lieu de faire pour l'établissement de nouveaux chemins de fer, etc., il est très-important que cette liste soit dressée avec un grand soin, et notamment que les noms, prénoms, qualités et domicile des jurés y soient inscrits exactement sans lacune. J'ai l'espoir que MM. les Membres de l'Assemblée voudront bien tenir compte de cette observation.

Pêche. — Décret du 25 *janvier* 1869.

Par une circulaire du 13 de ce mois, M. le Ministre des Travaux publics m'a invité à entretenir le Conseil général des réclamations qui se sont produites dans ce département au sujet des dispositions du décret du 25 janvier 1869, portant règlement général de la pêche.

Mon prédécesseur a entretenu le Conseil général, dans sa session de 1868, des réclamations dont il s'agit, il lui a soumis à cet égard les rapports de MM. les Ingénieurs des divers services intéressés. Le Conseil a pris sur cet objet une délibération qui a été transmise, avec de nouveaux rapports de MM. les Ingénieurs, à M. le Ministre des Travaux publics. Son Excellence désire de nouveau, avant de statuer, avoir l'avis de l'assemblée sur les modifications qu'elle croirait utile d'apporter au règlement.

Je prie le Conseil général de vouloir bien satisfaire à ce désir.

Les réclamations et les pièces de l'instruction dont elles ont été l'objet sont restées au Ministère; je ne puis, par ce motif, les remettre sous les yeux du Conseil général. J'ai toutefois demandé à MM. les Ingénieurs et je joins au présent rapport, pour faciliter au Conseil général l'examen de l'affaire, copie de leurs rapports.

Fortifications. — Mise en culture des terrains.

Dans sa session ordinaire de 1868, le Conseil général a réitéré son vœu tendant à obtenir, à titre de tolérance, la mise en culture des parties de terrains des fortifications susceptibles d'être cultivées.

J'ai recommandé ce vœu à l'attention et à la bienveillance de l'Administration supérieure.

M. le Ministre de l'Intérieur l'a vivement appuyé, mais M. le Ministre de l'Agriculture n'a pas cru devoir intervenir parce que la demande ne lui a paru susceptible d'aucune issue heureuse. Quant à M. le Ministre de la Guerre, il a, par les motifs énoncés dans ses décisions précédentes, déclaré de nouveau ne pouvoir donner suite au vœu dont il s'agit.

Le Conseil d'arrondissement de Lille a, néanmoins, réitéré ses instances à ce sujet. Le Conseil général jugera si, en présence de ce nouvel insuccès, il y a lieu d'insister encore sur la question.

Palais-de-Justice de Dunkerque. — Réclamation du sieur Darnet.

J'ai l'honneur de mettre sous les yeux du Conseil général, accompagnée de plusieurs pièces et d'un mémoire montant à 514 fr. 60 c., une demande du sieur Darnet, maître-charpentier à Dunkerque, tendant à obtenir paiement de diverses dépenses faites en 1867 pour la décoration du Palais-de-Justice, à l'occasion de l'arrivée dans cette ville de LL. MM. II.

Le réclamant a effectué ces dépenses sur le seul ordre du président du Tribunal civil, aujourd'hui décédé, sans en référer à l'Administration départementale. Mon prédécesseur, à qui pareille demande a été faite en août 1868, l'a rejetée en faisant remarquer qu'il ne pouvait reconnaître des dépenses qu'il n'avait aucunement autorisées.

Toutefois, M. le Sous-Préfet de Dunkerque atteste que les ouvrages en question ont été réellement exécutés ; il signale le sieur Darnet comme un honnête homme peu aisé qui a agi de bonne foi et demande qu'il lui soit tenu compte, sinon de la totalité, au moins d'une partie de sa créance.

Le Conseil général jugera peut-être équitable d'accorder au sieur Darnet, par mesure toute exceptionnelle, une indemnité d'environ moitié du montant du mémoire produit, soit la somme de 250 francs.

Tribunaux de Cambrai.

En 1864, le département s'est engagé à fournir à la Caisse municipale de Cambrai une subvention de 300,000 fr. à titre de concours dans la dépense des travaux de reconstruction de l'Hôtel-de-Ville, à la condition d'une jouissance gratuite, pendant 99 ans, des locaux dûment réédifiés de la partie de l'Hôtel affectée au service des tribunaux civil et de commerce de l'arrondissement.

Cette subvention de 300,000 fr. a été intégralement payée, et l'Administration départementale devait naturellement penser qu'elle n'aurait pas d'autre sacrifice à faire pour assurer l'installation convenable des services judiciaires.

Mais M. le Maire de Cambrai fait connaître que, d'après l'avis des architectes-directeurs des travaux, il serait utile d'établir deux calorifères dans les parties de l'édifice que les tribunaux doivent occuper, et il exprime l'opinion que la dépense de ces appareils doit être à la charge du département, attendu qu'aucune prévision n'a été insérée à ce sujet dans le projet qui a servi de base à la convention.

J'ai voulu savoir quelle serait la dépense des deux calorifères, sur quelles considérations on s'appuie pour justifier la nécessité de cette dépense et si enfin, il y aurait un inconvénient sérieux à ce que le chauffage des salles et des dépendances des tribunaux fût assuré au moyen de prussiennes ou autres appareils mobiles comme par le passé. M. le Maire de Cambrai répond que la dépense est évaluée à environ 15,000 fr., qu'il y aura dans chaque local une cheminée disposée pour recevoir un appareil mobile, mais que ce mode de chauffage lui paraît devoir être insuffisant.

Dépourvu des moyens de résoudre la question, je crois devoir la soumettre au Conseil général en le priant de vouloir bien après l'avoir examinée, faire connaître son opinion sur le parti auquel il y aura lieu de s'arrêter.

Concours régional agricole.

J'ai l'honneur de communiquer au Conseil général le programme arrêté par M. le Ministre de l'Agriculture et du Commerce pour la prime d'honneur à conférer lors du concours régional qui se tiendra dans le département du Nord, en 1870, et qui comprendra les animaux, les instruments et les produits agricoles de la région.

J'y joins une dépêche que je viens de recevoir de M. le Ministre au sujet des frais d'installation de ce concours. D'après les termes de cette dépêche, le choix de la ville dans laquelle doit se tenir le concours n'est pas encore arrêté, et la règle suivie constamment jusqu'ici est de désigner celle qui, pouvant disposer d'un emplacement convenable, se trouve située dans le centre le plus agricole du département et affecte un crédit suffisant pour couvrir les frais matériels de l'exhibition.

M. le Ministre me charge de provoquer les propositions des principales villes du département afin de connaître leurs dispositions à cet égard; mais comme la dépêche de Son Excellence ne m'est arivée que le 12 août, il ne m'a pas été possible de réunir les avis des Conseils municipaux avant la session du Conseil général.

Néanmoins, et quelle que soit la localité qui sera désignée pour devenir le siége du concours régional en 1870, le département sera appelé, dans tous les cas, à contribuer aux dépenses auxquelles cette solennité agricole pourra donner lieu.

Lors du concours régional de 1863, qui s'est tenu à Lille, le Conseil général a voté un crédit de 25,000 fr., dont :

10,000 fr. applicables aux frais matériels du concours ;

15,000 pour l'organisation d'un concours international hippique, qui a été annexé au concours régional, et dont le Comice agricole sollicite le maintien pour l'année prochaine.

Le département ne me semblant pas pouvoir faire moins en 1870 qu'il l'a fait en 1863, j'ai l'honneur de proposer au Conseil général d'inscrire la même somme de 25,000 francs au budget de l'exercice prochain.

Les dépenses du concours régional de 1863 se sont élevées en totalité à 86,198 fr. 07 c., déduction faite du produit des entrées qui ont été perçues au profit de la caisse municipale. Le complément, soit 61,198 fr. 07 c., a été supporté par la ville de Lille.

RAPPORTS

DES

CHEFS DE SERVICE.

INSTRUCTION PRIMAIRE.

RAPPORT

SUR LA SITUATION DU SERVICE DE L'INSTRUCTION PRIMAIRE PENDANT L'ANNÉE SCOLAIRE 1868-69.

CHAPITRE 1er

Statistique.

Ecoles publiques. Au 1er juillet 1869, le département du Nord compte 1,226 écoles publiques, dont :

1° 552 spéciales aux garçons, — différence en plus pour l'année courante, 9 ;

2° 184 mixtes, — différence en moins, 5 ;

Et 3° 490 spéciales aux filles, — différence en plus, 9 ;

soit, au total, en plus pour le présent exercice, 13 écoles publiques.

Comme les années précédentes, le nombre des établissements mixtes a diminué, et celui des établissements spéciaux augmenté : c'est un bon résultat au point de vue de l'éducation et de l'instruction.

Les 1,226 écoles publiques se répartissent ainsi :

Écoles de garçons	laïques	491	552	1,226.
	congréganistes	61		
Écoles mixtes	laïques	177	184	
	congréganistes	7		
Écoles de filles	laïques	244	490	
	congréganistes	246		

La population totale monte à 169,220 élèves, augmentation : 3,244, à peu près moitié filles, moitié garçons. L'écart entre les nombres totaux d'enfants des deux sexes, qui avait de beaucoup diminué

l'année dernière par l'effet immédiat de la loi du 10 avril, reste sensiblement le même pour cette annee : il y a, dans nos écoles publiques, 88,000 garçons et 81,000 filles.

Les établissements laïques ont reçu 100,420 enfants, augmentation : 1,737 ; les établissements congréganistes, 68,800, augmentation : 1,607. Nous rappelons que les laïques instruisent plus de garçons (+ 45,000), ce qui s'explique par la différence des chiffres comparés d'écoles, et les congréganistes plus de filles (+ 18,000), parce qu'elles occupent notamment les principaux centres.

La population moyenne des écoles laïques est de :

Garçons.....	116
Filles.....	108

Celle des écoles congréganistes, de :

Garçons.....	274
Filles.....	167

Sur le total de 169,220 enfants, 101,435, dont 53,669 garçons et 47,766 filles sont admis à titre gratuit tant aux 158 écoles gratuites (26 en plus) que dans 1,068 écoles payantes (13 en moins). A proprement parler, la dénomination d'élèves gratuits cesse d'être exacte, puisque, pour cette catégorie d'enfants, la commune doit une rétribution à l'instituteur en vertu de l'art. 10 de la loi, et que, si la commune ne peut payer, le département intervient : c'est le meilleur moyen de faire entièrement disparaître la séparation autrefois trop fréquente, et si blessante pour certaines familles, des élèves payants et des élèves gratuits. Les petits écoliers, boursiers du département ou de la commune, reçoivent toujours les diverses fournitures de classe.

Les écoles gratuites sont presque toutes situées dans les villes : cependant quelques communes rurales, disposant de ressources suffisantes, ont aussi adopté le principe de la gratuité absolue et font tous les frais de l'instruction primaire. D'autres, et quelques-unes comptant parmi les plus pauvres, s'appuyant sur l'art. 8 de la loi du 10 avril. après avoir voté les 3 centimes spéciaux et les 4 centimes additionnels, se sont adressées, en vue d'une subvention, au Conseil départemental. Le Conseil, comme il l'avait déjà fait l'an dernier, a rejeté ces sortes de demandes, qui d'ailleurs ne pouvaient être accueillies que si le Conseil général eût voté un crédit spécial pour cet objet. Nous préférons, avec les données de notre budget actuel, maintenir l'excellente mesure du classement des instituteurs et des institutrices que les autres départements nous envient, et ne point pousser à des innovations qui détruiraient notre organisation scolaire en absorbant nos finances au profit de quelques communes. Les municipalités qui voudront fonder la gratuité absolue devront donc, comme par le passé, tout payer sur leurs propres budgets, et les subventions départementales continueront à être équitablement réparties sur le plus grand nombre de localités possible.

La durée moyenne de la fréquentation demeure fixe à huit mois et demi environ : les élèves abonnés sont les plus assidus.

Le nombre des instituteurs est de :

Laïques titulaires.....	662	872
Id. adjoints.....	210	
Congréganistes titulaires....	68	305
Id. adjoints.....	237	

En tout : 1,177 titulaires et adjoints, régulièrement nommés ou agréés. Parmi les instituteurs adjoints laïques, sont brevetés : 144 ; parmi les congréganistes, 5.

235 maîtres sont sortis de l'Ecole normale.

Le nombre des institutrices est de :

Titulaires laïques..... ..	244, dont	241	brevetées ;
Id. congréganistes	246, dont	13	id.
Adjointes laïques.....	122, dont	48	id.
Id. congréganistes	470, dont	4	id.

En tout : 1,062 titulaires et adjointes.

Total général du personnel enseignant dans les écoles publiques : 2,239 maîtres et maîtresses.

Le revenu moyen des instituteurs a été :

Traitement seul : 1,000 fr., diminution de 30 fr.

Avantages accessoires compris : 1,300 fr., diminution de 30 fr. environ par rapport à l'autre année.

Mais au 1er janvier dernier, les cadres de promotion ont été élargis d'une manière notable, et le nombre des instituteurs de 1re classe porté de 75 à 80 ; celui des instituteurs de 2e classe, de 75 à 80 également ; des instituteurs de 3e classe, de 100 à 140 ; et pour la 4e classe, de 200 à 240 : soit 100 admissions à des traitements supérieurs.

L'Administration ne disposait pas d'assez de ressources pour supprimer la 5e classe, et fixer ainsi à 800 fr. le minimum de tout titulaire. Elle vient seulement de faire un premier pas et d'élever le minimum à 700 fr. Plus de 60 instituteurs bénéficieront de cette mesure qui sera appliquée au 1er janvier prochain.

Le Conseil général verra avec plaisir, nous l'espérons, que l'Inspection académique n'a point oublié les paroles de l'honorable rapporteur qui disait, à la session dernière : « Le plus sûr moyen de donner » aux fonctionnaires de l'enseignement du zèle et de l'ardeur, et de fortifier en même temps leur consi- » dération aux yeux du public, c'est de mieux assurer leur position en leur accordant des rémuné- » rations plus élevées. »

Le traitement des instituteurs-adjoints a monté à près de 600 fr. ; augmentation de 15 fr.

L'an passé, le Conseil départemental avait émis le vœu que tous les adjoints eussent un traitement minimum de cette importance, espérant que beaucoup de Conseils municipaux voteraient la somme nécessaire pour y atteindre ; mais peu de communes ont répondu directement à notre appel, et la plupart se sont adressées au budget du département pour obtenir des subventions plus fortes. Dans cette circonstance, l'Inspection académique a pensé que, s'il est de bonne administration de nous attacher par la rémunération minimum de 600 fr., supérieure de 100 fr. au maximum légal, les jeunes gens pourvus du brevet, il y aurait convenance et justice à établir entre eux et les non-brevetés une différence, en ramenant les traitements de ceux-ci aux chiffres fixés par la loi de 1867. Ne perdons pas de vue que les candidats non brevetés qui obtiennent des emplois de maîtres-adjoints ont tout d'abord l'avantage de pouvoir contracter l'engagement décennal, et cela sans nous offrir les garanties de capacité et de vocation que nous présente la production du brevet. Il n'est pas rare d'en voir nous quitter après la conscription s'ils ne tombent pas au sort, ou s'endormir dans l'indifférence, oubliant les examens de mars et de juillet, ne cherchant pas à conquérir le titre qui leur manque, et atteignant ainsi l'époque de l'expiration de leur engagement. L'Inspection voudrait encourager les maîtres brevetés par la garantie du traitement exceptionnel de 600 fr., et forcer au travail ceux qui n'ont pas le brevet,

— une soixantaine en ce moment, — en les répartissant dans les deux classes légales à 500 et 400 fr., selon l'importance des écoles et la valeur des services rendus. Les communes demeureraient libres d'assurer des traitements supérieurs si les circonstances leur paraissent l'exiger, et un grand nombre, par une initiative généreuse et pour le bien de leurs écoles, ont pris depuis plusieurs années ou prennent annuellement cette détermination; mais celles dont les instituteurs-adjoints ne posséderaient pas le brevet ne pourraient prétendre aux allocations départementales pour le traitement de ces instituteurs que jusqu'à concurrence des minimum de 400 ou de 500 fr., selon la classe. Notre budget se trouverait ainsi allégé sur ce point. Le Conseil départemental a appuyé d'un avis favorable les idées de l'Inspection, qui seront appliquées dès 1870.

Le revenu moyen des institutrices a été :

Traitement seul : 840 fr., augmentation, 33 fr.

Avantages accessoires compris : 985 fr., augmentation, 20 fr.

Ces améliorations sont dues au classement adopté l'an dernier pour les institutrices, comme il l'était précédemment pour les instituteurs, à la grande satisfaction du personnel, dont la reconnaissance s'est manifestée de toutes parts envers le Conseil général et envers l'Administration.

Le traitement moyen des institutrices-adjointes reste à 460 fr. environ.

Ecoles libres.

Outre les 1,226 écoles publiques, le département compte 361 écoles libres, — ce qui donne un total de 1,587 écoles proprement dites, — à savoir :

Garçons....	Laïques	67	103	361
	Congréganistes	36		
Filles	Laïques	118	258	
	Congréganistes....	140		

Soit 15 en plus, augmentation dont la principale cause est l'ouverture, à Lille, d'établissements dirigés par les Frères de la Doctrine chrétienne.

35,139 enfants y ont été reçus :

Écoles de garçons	10,406, en plus 187	+ 335.
Écoles de filles.....	24,533, en plus 148	

Autrement : laïques, 13,000; congréganistes, 22,000, chiffres ronds.

Population totale des écoles publiques et libres.

Additionnons la population des écoles publiques et celle des écoles libres, nous trouvons un total général de 204,159 enfants — 3,579 en plus — dans les écoles primaires proprement dites.

Cours d'adultes.

690 cours (5 en moins) ont été tenus pendant l'hiver 1868-69, à savoir :

Cours publics....	Hommes.....	543	675, + 7
	Femmes.....	132	
Cours libres.....	Hommes.....	10	15, — 12
	Femmes.....	5	

Ces cours ont réuni, à savoir :

Cours publics....	Hommes	21,221	25,641
	Femmes.	4,420	
Cours libres.....	Hommes....	1,090	1,386
	Femmes.....	296	
Soit ensemble....	Hommes.....	22,311	
	Femmes.....	4,716	
	Et au total.	27,027	

La situation reste, à quelques unités près, la même qu'en 1867-68. La seule remarque à ajouter, c'est que les cours publics ont augmenté encore un peu pour les hommes et pour les femmes; le zèle de nos instituteurs et de nos institutrices ne s'est donc pas ralenti comme on le prédisait.

Classes d'apprentis et de manufactures.

Les chiffres varient peu sur ce point : 180 classes à peu près, plus ou moins fréquentées par 22,000 enfants des deux sexes (12,000 garçons et 10,000 filles).

Réunions dominicales.

Le nombre en a augmenté, et l'on peut compter de 175 à 180 réunions fréquentées par 2,800 enfants, surtout des filles, indépendamment des élèves qui suivent régulièrement les classes de semaine et vont aussi le dimanche à l'école.

Salles d'asile.

Enfin, les 222 salles d'asile se divisent en 123 publiques et 99 libres; nous en avons 10 en plus, dans les villes et dans les campagnes, et nous nous applaudissons de ce progrès. Ces établissements ont inscrit 38,441 enfants, — augmentation, 1,413 — à savoir :

Asiles publics.....	28,592
Asiles libres.....	9,849

dont 20,304 garçons et 18,137 filles.

Nous ne parlons ni des garderies distinctes, ni des petites classes annexées, pour les tout petits enfants, aux écoles spéciales de filles : il y en a peut-être 350, et elles ont bien reçu 9,500 enfants.

Augmentation totale.

En somme, à ne considérer que les établissements réguliers, classes primaires ordinaires et salles d'asile fonctionnant suivant les prescriptions, nous trouvons une augmentation de 4,992 — soit 5,000 — pour l'année scolaire 1868-69.

Enfants privés d'instruction.

Le progrès annuellement constaté dans le nombre des écoles et dans celui des élèves a donc continué pour l'exercice courant. Si nous en croyons les chiffres fournis par l'Inspection primaire, le nombre des enfants privés d'instruction aurait diminué, et de 10,000 serait descendu au-dessous de 8,000 (7,800). Nous voudrions pouvoir ajouter une foi entière à ce relevé statistique; mais nous savons combien il est difficile de l'établir exactement, et nous n'osons qu'à moitié nous réjouir de la diminution indiquée. Disons cependant qu'il se fait de tous côtés tant d'efforts en faveur de l'instruction primaire, et que notamment plusieurs riches patrons nous ont si bien secondés en montrant une exigence persistante à

l'égard de l'instruction des enfants d'ouvriers, que l'indifférence ou l'ignorance doivent forcément décroître.

Matériel.

Il faut bien que le nombre des élèves augmente, puisque de diverses parts nous revient cette plainte de plus en plus vive : « L'école est trop petite, il y a encombrement. » Et cela ne se dit pas seulement de maisons anciennement bâties, mais de constructions même qui ne remontent pas à quinze ou vingt ans. Le Conseil départemental a donc raison, dans l'intérêt des communes, des maîtres et des écoliers, de tenir à ce que les dimensions réglementaires des salles de classe soient au moins observées dans les constructions nouvelles; on sait ce qu'il en coûte pour agrandir et approprier quand le premier établissement n'a pas été bien entendu. Quant à ces situations provisoires que nous sommes parfois contraints d'accepter, ne nous y résignons qu'autant que des projets définitifs seront entre nos mains.

Depuis la loi du 10 avril, 29 écoles spéciales aux filles ont été ouvertes dans le département. Plus d'une commune, même de 800 habitants, a résisté et résistera aux sollicitations de l'Autorité, objectant les centimes additionnels déjà excessifs. Or, quand nous réfléchissons qu'aux dépenses de la construction viendront s'ajouter celles de l'entretien, et que, les fonds communaux étant épuisés, le budget départemental supportera presque entièrement toutes les charges annuelles puisque nous ne demandons rien à l'État, nous sommes amenés à patienter et à temporiser. Pour quelques-unes même des 29 écoles nouvelles, on s'est peut-être contenté trop aisément d'installations insuffisantes et malsaines, de maisons louées à la hâte, où les institutrices s'épuisent et se découragent : mieux vaut absence d'école, qu'une école dans de pareilles conditions.

Séparation des classes en plusieurs divisions.

Nous avons obtenu bon nombre de créations d'emplois d'instituteurs-adjoints, sans être arrivés à la répartition de 80 élèves par maître; ce chiffre, déterminé en Conseil départemental, n'est que rarement dépassé à Lille; mais à Roubaix, à Tourcoing, à Armentières, par exemple, on le franchit de beaucoup, et dans plusieurs communes rurales assez considérables, les démarches de l'Autorité préfectorale demeurent sans effet : nous convenons que les refus, motivés sur le manque d'argent, se justifient quelquefois. L'observation porte aussi sur certaines écoles de filles, où la nécessité de former plusieurs divisions se fait vivement sentir, et où nous ne pouvons espérer de réaliser dans un court délai cette amélioration.

83 projets de constructions ou d'appropriations nous ont été soumis depuis juillet 1868.

Mobilier.

Les mobiliers de classe ont été améliorés ou complétés sur plus d'un point; mais nous pourrions citer encore des écoles importantes, dans des centres populeux et riches, où l'on est en retard, et où les bancs sans dossiers, ce reste d'un âge antérieur, n'ont pas aujourd'hui disparu.

26 Conseils municipaux, encouragés par la subvention certaine de l'État, laquelle égale la moitié de la dépense, ont voté le mobilier personnel des instituteurs et des institutrices, des adjoints et des adjointes.

Société de secours mutuels.

La société de secours mutuels entre nos instituteurs, institutrices et directrices d'asile, comptait, au 1er janvier 1869, 769 membres participants et 78 membres honoraires; l'encaisse s'élevait à 19,950 fr.; le comité permanent avait accordé, en 1868, 3,300 fr. de secours. Le Conseil général, qui avait contribué si libéralement à la fondation de cette société par une allocation annuelle de 1,500 fr., veut bien lui conserver 500 fr. en témoignage de sa sympathie pour tout ce qui touche au personnel de l'instruction primaire.

CHAPITRE 2.

Enseignement.

Inspection.

MM. les Inspecteurs primaires secondent M. l'Inspecteur d'académie avec zèle et dévouement. Un peu allégés d'écritures, ils ont pu visiter plus assidûment les écoles. Il serait à désirer que Son Exc. diminuât encore le fardeau par la suppression ou la simplification de quelques documents : l'instruction progresserait davantage.

Notre Inspectrice départementale a vu un certain nombre d'écoles et d'asiles dans les communes rurales importantes des arrondissements de Valenciennes, Douai et Cambrai. Elle y a donné de bons conseils aux directrices ; elle a obtenu aussi de plusieurs municipalités des améliorations matérielles ; et indiqué à d'autres des appropriations utiles, mais pour lesquelles il faudrait des dépenses assez considérables qui en feront remettre l'exécution. De concert avec Madame la Déléguée spéciale, dont l'ardeur pour le bien se communique à tous ceux qui l'approchent, elle s'est occupée surtout d'organiser près des écoles de filles les petites classes préparatoires, conformément au projet adopté en Conseil départemental.

Délégations cantonales.

Nous trouvons, à l'occasion, de précieux renseignements et un obligeant concours chez MM. les Délégués.

Le Conseil départemental a autorisé, à titre d'essai, la surveillance des divisions inférieures de nos écoles de filles, à Lille et à Roubaix, par les Dames du Comité de patronage des asiles. On peut espérer d'heureux résultats de l'intervention de personnes aussi généreuses que zélées.

Personnel.

La très-grande majorité des instituteurs nous donnent satisfaction par leur conduite et se montrent dignes des encouragements exceptionnels du Conseil général. L'Inspection ne leur ménage ni les conseils bienveillants, ni les avertissements sévères. Le personnel, fermement dirigé, témoigne au chef du service une confiance à laquelle il répond par la plus vive sympathie.

Trois révocations et une réprimande ont dû être prononcées depuis juillet 1868 : acte de brutalité, abandon de poste, moralité suspecte, habitudes d'ivrognerie, tels sont les motifs de ces peines disciplinaires qu'il en coûte toujours d'infliger.

Dans l'ensemble, nous ne voyons plus qu'un très-petit nombre d'instituteurs faibles et très-peu d'écoles notées comme mauvaises. Nous avons beaucoup de titulaires convenables, et l'élite des maîtres excellents grossit d'année en année. Notre ambition est qu'on puisse bientôt appliquer au plus grand nombre, pour l'instruction et la méthode, ce que l'un des derniers administrateurs du Nord nous disait d'eux à propos de leur bonne tenue : « Dans aucun département je n'ai rencontré un pareil personnel. »

Nous reprochons aux jeunes gens de se trop soucier des avantages ou des inconvénients matériels de leurs postes. Ils doivent savoir que l'Administration ne méconnaît jamais les services rendus, qu'elle cherche tous les moyens d'augmenter les rémunérations fixes, mais qu'elle ne peut traiter les conscrits comme les maîtres à plusieurs chevrons.

Matières d'enseignement.

L'enseignement du catéchisme, de l'Evangile et de l'histoire sainte n'a subi aucune modification ; pour l'histoire sainte, on a le tort général de s'adresser à la seule mémoire, comme on le fait forcément pour l'Evangile et le catéchisme.

En lecture, les progrès seraient plus rapides si, dans les villes et dans les principaux centres, les directrices d'asile faisaient lire dans des livres les enfants qui vont bientôt partir, et si par conséquent elles formaient une division de petits écoliers de 6 à 7 ans, habitués journellement à la lecture courante. Les exercices et les mouvements de toute sorte profitent au développement physique ; nous voudrions qu'en même temps, dans ce pays où les années d'écolage se réduisent à peine à trois en moyenne, le progrès intellectuel fût plus prompt, et qu'on ne rencontrât plus toute une division inférieure occupée au *b, a, ba,* à l'école des garçons, parce que la directrice de l'asile n'a pas suffisamment enseigné à ces enfants les principes de la lecture. Tout petit garçon sortant de l'asile devrait savoir lire plus ou moins couramment : la lecture deviendrait alors ce qu'elle doit être, l'exercice essentiel de l'esprit, et les intonations variées, agréables, intelligentes, remplaceraient ce débit monotone et fastidieux dont les premières divisions même ne se débarrassent pas toujours. Nous appellerons sur ce point l'attention des dames patronesses, et des instructions en ce sens seront données à l'Inspectrice départementale.

Dans les écoles de filles, le changement s'obtiendra plus vite au moyen des classes préparatoires établies ou développées cette année, et dont les progrès nous ont émerveillés : laïques et congréganistes à Lille, à Haubourdin, à Douai, à Roubaix, à Tourcoing, à Merville, à Dunkerque, etc., ont mérité des éloges, des lettres de félicitations, des récompenses en argent de l'Inspection académique, et Madame la Déléguée a déclaré « qu'elle ne croit pas qu'en aucun autre département on puisse trouver un aussi complet résultat en ce qui concerne la transition de l'asile à l'école, désirée et précisée par la circulaire ministérielle du 16 juin 1855. » Ces classes intermédiaires nous fournissent, pour les divisions supérieures, des enfants parfaitement préparées aux divers exercices, entr'autres à la lecture et à l'orthographe. Nous tâcherons d'en étendre l'organisation partout où les locaux et le personnel des institutrices nous le permettront.

L'exposition scolaire du mois d'août 1868, en stimulant le travail des premières divisions de nos écoles communales et en offrant des modèles pour le choix des devoirs, la disposition des cahiers, l'écriture, le dessin, etc.. a produit des résultats pratiques dont nous avons entendu beaucoup d'instituteurs se féliciter. Elle a été pour tous l'occasion de connaître la remarquable méthode de M. Flament, professeur à notre Ecole normale, et d'apprécier les avantages de l'écriture *française*, à laquelle les enfants se forment plus facilement la main qu'à l'écriture *anglaise,* dont nous ne voulons d'ailleurs pas proscrire l'usage.

L'arithmétique marche bien, et la pratique des quatre règles laisse peu à désirer. Pour le système métrique, les tableaux coloriés ou les dessins au tableau noir ne suffisent pas : aussi est-ce avec plaisir que nous trouvons, dans les écoles bien dirigées, des modèles maniables de poids et de mesures, qui valent mieux que toutes les figures et toutes les démonstrations.

L'enseignement de l'histoire et de la géographie de France sort à peine de la période d'essais et de tâtonnements. Nous recommandons aux maîtres de dicter, en histoire, un court sommaire que les élèves apprennent par cœur, et qui soit développé verbalement, en termes les plus simples possible, ou qui serve d'occasion à des lectures dans les ouvrages les mieux appropriés à l'enfance. En géographie, des cartes murales, des cartes au tableau noir, des cartes sur les cahiers : il faut frapper les yeux et se servir de la mémoire des images, aussi prompte et aussi fidèle chez les enfants que la mémoire des mots : un livre est presqu'inutile.

Agriculture et horticulture.

200 instituteurs environ s'occupent d'agriculture et d'horticulture. Les Comices agricoles continuent d'encourager, par des récompenses, les élèves et les maîtres qui se distinguent en cet enseignement. Mais la plupart des instituteurs ne possèdent pas les connaissances spéciales sans lesquelles, dans le Nord, ils ne sauraient déterminer quelque progrès : les leçons restent donc bien modestes et se bornent à des lectures, à des dictées, à de très-simples applications.

Plusieurs écoles travaillent énergiquement à la destruction des chenilles et des hannetons. Un maître a eu l'heureuse idée de fonder entre ses élèves une sorte de petite société protectrice des nids d'oiseaux ; son succès lui a valu des récompenses de M. le Ministre et de la grande société protectrice de Paris.

Gymnastique.

Un arrêté de M. le Ministre, en date du 3 février, a rendu la gymnastique obligatoire dans les écoles primaires de garçons. En conséquence, le repos de 10 minutes, coupant la classe matin et soir, a été porté à vingt minutes par décision du Conseil départemental, et un quart-d'heure est consacré chaque fois aux exercices gymnastiques élémentaires.

Les gymnases pourvus d'appareils paraissent ne devoir être créés que très-difficilement et très-lentement dans les villages et même dans les villes. Les communes se plaignent que leurs budgets sont trop lourds déjà ; elles répètent qu'elles ont beaucoup fait, depuis peu d'années, pour l'instruction primaire, et cela est vrai de la plupart d'entre elles : l'Administration a jugé inutile et inopportun d'insister en ce moment. Il ne nous reste qu'à seconder et à encourager la bonne volonté des Conseils municipaux là où nous la rencontrerons, et à veiller partout à l'application régulière de la première partie du programme ministériel.

Travaux à l'aiguille.

En vertu de l'art. 1^er^ de la loi du 10 avril, l'autorité préfectorale a continué les nominations de maîtresses des travaux à l'aiguille (29 en plus) dans les écoles mixtes. Le plus souvent, lorsque l'instituteur est marié, c'est sa femme qui a la direction des travaux et qui en recueille un léger bénéfice. Un nombre considérable d'ouvrages de toute sorte avaient été envoyés à l'exposition scolaire, et les dames qui voulaient bien prêter leur concours au jury ont longuement hésité pour la répartition des récompenses, tant les échantillons étaient remarquables. Nous nous félicitons de ce succès. Il est temps que les élèves des écoles apprennent à coudre, à repriser, à raccommoder, à tailler, si elles veulent devenir plus habiles ménagères que beaucoup de nos campagnardes d'aujourd'hui. Nous espérons d'autre part, qu'à l'avenir, dans les écoles que les dames honoreront de leur patronage moral et charitable, aucune enfant ne pourra prétexter qu'elle ne travaille pas parce qu'elle n'aura pas de quoi travailler.

Les quatre machines votées annuellement par le Conseil général ont été attribuées à des écoles populeuses. Les inconvénients signalés par le bureau du Conseil ne peuvent se produire, quand les élèves reçoivent chacune à peine une leçon par semaine, et sont simplement initiées à l'usage des machines.

Salles d'asile.

La plupart des salles d'asile ont une bonne direction. Les plus récemment ouvertes sont situées à la campagne, ou elles remplaceront avantageusement des garderies tolérées. Le certificat d'aptitude a été obtenu dans le cours de l'année par une dizaine d'aspirantes, chiffre auquel on n'avait jamais atteint ; quelques-unes ont subi les épreuves avec distinction.

Nous recommandons aux directrices de ne pas transformer les asiles en écoles, et de multiplier les mouvements, les récréations, les promenades. Les classes préparatoires, pour les petites filles, relient du reste fort bien les deux genres d'établissements ; et quant aux petits garçons les plus avancés, on

peut dans l'asile même les initier à l'école sans nuire pour cela aux exercices d'ensemble ni compromettre la méthode générale.

Plusieurs comités de patronage soutiennent et propagent l'œuvre avec une vigilance et une libéralité auxquelles nous sommes heureux de rendre hommage.

Classes d'apprentis.

Nous répetons, et à regret, que les classes d'apprentis, appelées aussi classes du midi, donnent de très-faibles résultats. Il en sera de même jusqu'à ce qu'une loi vienne réduire la durée du travail des jeunes ouvriers. Une heure ou une heure et demie au milieu du jour pour le repas, l'instruction et la récréation, c'est d'une insuffisance absolue.

Réunions dominicales.

Les réunions du dimanche combattent utilement les penchants de la jeunesse des deux sexes aux distractions plus ou moins permises. Si l'instruction proprement dite y gagne peu, la morale y profite, et à ce titre, les récompenses aux directeurs et directrices sont assez justifiées.

Cours d'adultes.

Encore une bonne campagne pour les cours d'adultes, encore un pas en avant pour l'instruction des jeunes gens, puisque le chiffre des conscrits illettrés s'est abaissé de 23.98 à 19.50 %. Quand nous songeons que ce chiffre était de 32.79 % en 1862, nous ne pouvons témoigner trop de gratitude aux instituteurs qui ont ainsi gagné sur l'ignorance.

Les institutrices luttent de zèle avec les instituteurs. Nous nous faisons un plaisir de mentionner entr'autres le succès immédiat des cours spéciaux aux femmes inaugurés à Lille, cet hiver, sur deux points, rue de la Deûle et place Trévise, et qui ont réuni plus de 500 élèves.

Le prix de l'Empereur sera attribué, dans la prochaine distribution, sans désignation de personne, aux instituteurs et institutrices du chef-lieu, dont les classes du soir ont été suivies par 2,500 adultes.

Outre les récompenses venues de haut, outre les médailles offertes par les particuliers, le département accordera aux directeurs et directrices 53 prix en argent, à savoir : 7 de 100 fr., un par arrondissement; 43 prix de 50 fr., et 80 prix en volumes.

Nous désirons vivement que les cours d'adultes, dont les avantages sont significatifs, deviennent une institution permanente dans le Nord, où les besoins de l'industrie enlèvent sitôt les enfants aux classes du jour, et nous émettons le vœu qu'à défaut de traitements réguliers assurés aux maîtres et maîtresses que l'Administration indemnise de son mieux, toutes les communes votent au moins les frais de chauffage et d'éclairage.

Bibliothèques scolaires.

L'œuvre des bibliothèques scolaires, complément des cours du soir, marche lentement; peut-être la majorité des adultes ne sont-ils pas encore assez avancés pour manifester hautement le goût de la lecture et s'attacher à des ouvrages scientifiques, agricoles, récréatifs, qui exigent un esprit déjà exercé.

Quoi qu'il en soit, 12 bibliothèques seulement ont été créées depuis l'an dernier, ce qui en porte le nombre à 243 : plusieurs anciens catalogues, il est vrai, se sont étendus et enrichis. Sur les 30,584 volumes enregistrés, 9,425 sont des livres de classe, 21,159 des ouvrages à prêter aux familles; il y a eu 31,122 prêts de toute sorte. 175 bibliothèques sont bien suivies, 75 peu ou point; 221 sont bien tenues, 22 médiocrement on mal.

CHAPITRE 3.

Recrutement.

Examens. La Commission chargée de constater l'aptitude au brevet de capacité a examiné : 1° 167 candidats, dont 52 ont obtenu le brevet simple, 2 le brevet complet, et 33 la mention d'une ou de plusieurs parties facultatives; 2° 134 aspirantes, dont 67 ont reçu le brevet simple, 21 le brevet complet, 11 complété le brevet précédemment obtenu, et 21 mérité la mention d'une ou de plusieurs parties facultatives. Le nombre des aspirantes augmente annuellement; à la seule session de mars, nous en comptions 85. Les examens du brevet deviennent le baccalauréat des jeunes personnes, et le niveau des examens paraît monter encore. La Commission sait pourtant distinguer celles des aspirantes qui se destinent à l'instruction, de celles qui ambitionnent un diplôme d'honneur, et modifier ses appréciations, ses exigences, sans commettre de partialité ni de faiblesse. A Lille ou à Douai, les membres qui la composent et qui font à chaque session, pendant quinze jours, un travail tout gratuit et assez fatigant, ont droit aux remerciements empressés du Conseil.

École normale. Nous n'avons point à nous étendre sur les mérites reconnus de la direction de notre Ecole normale. La plupart des jeunes gens qui y sont formés se montrent bien supérieurs, comme maîtres, aux candidats du dehors, et ils laissent peu à désirer sous le rapport de la conduite : ils savent du reste que les fautes sérieuses sont sévèrement punies, soit à l'intérieur de l'Ecole, soit après la sortie lorsque l'on commence à figurer dans le personnel.

M. le Directeur, dont les talents ont été justement honorés des plus hautes récompenses, est secondé, pour les études, par plusieurs professeurs spéciaux, parmi lesquels il faut nommer le savant Doyen de la Faculté de droit, qui fait un cours de législation usuelle, et l'habile professeur de physique du Lycée de Douai. Dans un ordre d'enseignement moins relevé, mentionnons avec éloges le maître d'écriture. Ce qui nous manque encore, c'est un professeur spécial de dessin.

Les travaux d'agrandissement ont été terminés, et une promotion plus nombreuse a pu prendre possession des locaux en octobre : un second dortoir, une seconde salle d'étude, des classes, un préau couvert, un atelier de reliure, un laboratoire de physique et de chimie, telles sont les principales parties de l'aménagement nouveau. La façade qui donne rue des Carmes a été en même temps remise à neuf, de sorte qu'à l'extérieur et à l'intérieur les bâtiments et toute l'installation flattent le regard du visiteur. MM. les Inspecteurs généraux, lors de leur passage, ont dit que l'Ecole normale de Douai est aujourd'hui l'une des plus complètes et des mieux tenues qui soient en France, et ils ont bien voulu autoriser l'Inspecteur d'académie à transmettre au Conseil leur opinion, de tous points très-favorable.

La Commission de surveillance, qui s'acquitte si scrupuleusement de ses délicates fonctions, a proposé pour cette fois une promotion de 23 élèves : 91 concurrents se présentent, preuve que les places vacantes sont toujours très-recherchées. Une moyenne de 24 jeunes gens sortants chaque année répondra à tous les besoins du recrutement, et suffira sans doute pour dispenser l'Inspection de recourir aux

postulants des départements voisins, auxquels des circonstances exceptionnelles (création de nombreux emplois d'adjoints ; départ des Frères de la Doctrine chrétienne, instituteurs communaux à Lille) l'avaient forcée de s'adresser en 1868, et qui n'ont pas tenu ce qu'ils avaient promis.

Nous croyons d'ailleurs savoir que, par une décision récente, les élèves-maîtres pourront subir, après leur 2e année, les examens du brevet simple, la 3e année étant consacrée à la préparation des épreuves du brevet complet. L'Administration aura ainsi sous la main une réserve permanente de brevetés qu'elle connaîtra et qui lui offriront les garanties de capacité comme de bonne conduite ; c'est là qu'elle choisira un sujet en cas d'urgence.

Cours normal. 33 aspirantes ont concouru pour les bourses du cours normal. L'établissement des Dames de Flines forme le digne pendant de l'Ecole normale et compte également parmi les meilleurs de l'Université : le département du Nord est donc privilégié en ce qui touche la préparation des institutrices et des instituteurs. Nos élèves-boursières sont toujours très-appréciées par les municipalités, et en quelque lieu qu'elles se trouvent placées, dans les villes ou dans les villages, elles se font aimer et estimer, parce qu'elles joignent la modestie au savoir.

Résumé général En résumé, le département compte :

1° 1,226 écoles publiques, — en plus 13 ;
2° 361 écoles libres, — en plus 15 ;
3° 222 salles d'asile, — en plus 10 ;

Total : 1,809 établissements — en plus 38 — qui ont reçu 242,600 élèves — en plus 5,000. — Si nous ajoutons la population des cours d'adultes, des classes d'apprentis, des réunions dominicales, nous arrivons à 294,000 élèves de tout âge, et avec les garderies, les orphelinats, les ouvroirs spéciaux, à 305,000 personnes qui, à un titre quelconque, reçoivent l'instruction primaire.

TRAVAIL DES ENFANTS DANS LES MANUFACTURES.

RAPPORT

A Monsieur le Conseiller d'État, chargé de l'administration du département du Nord.

MONSIEUR LE CONSEILLER D'ÉTAT,

Par votre lettre du 24 juin dernier, vous m'avez demandé un rapport sur le service de l'inspection du travail des enfants dans les manufactures pendant le premier semestre de 1869.

Ce service, confié à MM. les Ingénieurs des Mines, depuis le 1er janvier 1869, et sans qu'on ait augmenté le personnel placé sous leurs ordres, parce que les fonds du budget ne le permettaient pas, est encore loin d'être complètement organisé.

MM. les Ingénieurs ordinaires des mines du département du Nord n'ont encore pu m'adresser que des rapports incomplets, que je mets sous vos yeux, en y joignant les observations que la lécture de ces documents m'ont suggérées.

D'un tableau dressé par M. Dupont, ancien inspecteur de ce service dans le département du Nord, et au zèle duquel, M. Matrot, ingénieur des mines, à Lille, rend justice, il résulterait que la statistique des usines soumises à la surveillance, d'après les dispositions de la loi du 22 mars 1841, pourrait se résumer ainsi dans le département du Nord :

640 établissements occupant 12,735 enfants, dont 7,130 garçons et 5,605 filles.

Ce tableau est loin d'être complet ; beaucoup d'usines où des enfants travaillent sont oubliées, car, par exemple, pour les arrondissements de Valenciennes, Cambrai et Avesnes, dont l'ensemble forme le sous-arrondissement minéralogique de Valenciennes, ce tableau n'indique que 93 établissements, et des rapports de M. l'Ingénieur ordinaire des mines, Voisin, il ressort qu'il y en a plus de 700, et dans le premier semestre de 1869, il en a visité 108.

Cette grande différence s'explique, en remarquant que M. Dupont n'a point compté les sucreries de ces arrondissements. Pour le sous-arrondissement minéralogique de Lille, le

recensement de M. Dupont est beaucoup plus exact, mais il est cependant encore au-dessous de la vérité; M. l'Ingénieur Matrot en évalue le nombre à 800 ou 900.

En résumé, on peut dire que le département du Nord renferme plus de 1500 établissements qui, d'après les dispositions de la loi du 22 mars 1841, doivent être visités.

La conséquence de ce chiffre est qu'il est indispensable d'augmenter le personnel du corps des mines dans le département du Nord si l'on veut que ce service si important soit fait d'une manière convenable.

J'ai donc l'honneur de vous prier, Monsieur le Conseiller d'État, de demander au Conseil général la continuation du crédit nécessaire pour placer, dans chacun des sous-arrondissements minéralogiques de Lille et de Valenciennes, un sous-inspecteur sous les ordres de l'Ingénieur des mines.

Des rapports de M. Matrot il ressort que dans le sous-arrondissement minéralogique de Lille les prescriptions de la loi du 22 mars 1841 sont généralement bien observées, sauf celle qui défend de faire travailler plus de huit heures les enfants au-dessous de douze ans. Cette contravention existe surtout dans les grands établissements qui ont un personnel nombreux et où l'on est, par conséquent, forcé d'admettre des enfants de moins de douze ans. D'autant plus que les ouvriers, chargés d'une nombreuse famille, dans le but d'améliorer leur position, insistent souvent auprès de leurs patrons pour qu'ils admettent les enfants avant douze ans.

MM. les industriels déclarent bien que ces enfants ne travaillent pas plus de huit heures, mais il ne faut pas se dissimuler que cette affirmation n'est pas toujours exacte, et quand on étudie la disposition du travail dans les ateliers, on reconnaît que souvent il est difficile qne les enfants ne travaillent pas plus de huit heures.

Le même fait se reproduit dans le sous-arrondissement minéralogique de Valenciennes, et souvent même d'autres prescriptions de la loi n'y sont pas observées. Ces ateliers étaient plus éloignés de l'action directe de M. l'Inspecteur départemental et échappaient à sa surveillance.

Dans les verreries et dans les forges on constate un autre genre de contravention, qui est le travail des enfants le dimanche et les jours de fête.

Il y a ici, on peut le dire, cas de force majeure : dans la verrerie, quand le verre est prêt, il faut de toute nécessité le travailler; or, les fontes ne durent pas toujours le même laps de temps; il arrive donc fréquemment que le verre est prêt précisément un dimanche et il faut bien le travailler.

Dans les forges, les hauts-fourneaux n'arrêtent pas; les laminoirs aux mines n'arrêtent souvent que tous les quinze jours; il y a donc là de véritables nécessités de service; et ce sont autant de questions très-graves que la nouvelle loi devra résoudre.

Des faits constatés par MM. les Ingénieurs des mines pendant le premier semestre de 1869, je conclus que, malgré les contraventions reconnues, la loi du 22 mars 1841 est mieux observée dans le département du Nord qu'on ne pouvait peut-être l'espérer dans un département aussi industriel, et qu'il y a lieu d'en féliciter M. Dupont, qui était à la tête de ce service; je répète que, pour que MM. les Ingénieurs des mines puissent exercer une surveillance efficace, il est nécessaire d'augmenter le personnel sous leurs ordres.

L'Ingénieur en chef des Mines,

J. DE CLERCK.

PONTS-ET-CHAUSSEES.

ROUTES IMPÉRIALES.

SITUATION DU SERVICE.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

I. — Ensemble du service.

Les routes impériales qui traversent le département du Nord sont au nombre de quinze et présentent un développement total de 591,894 mètres, ainsi réparti :

Chaussées pavées	535,978m ou 91 0/0
Chaussées empierrées	55,916m ou 9 0/0

Les empierrements forment, comme on le voit, l'exception. Ils se trouvent sur la route N° 2, entre Avesnes et la limite de l'Aisne; sur la route N° 16, à sa rencontre avec la route départementale N° 17; sur la route N° 39, entre Le Cateau et la Groise; sur la route N° 42, à la limite du Pas-de-Calais; sur la route N° 44, vers la limite de l'Aisne; sur la route N° 45, entre Le Quesnoy et Landrecies, et sur la route N° 49, entre Maubeuge et la frontière belge.

La situation générale des routes impériales dans le département du Nord n'a pas sensiblement changé depuis l'année dernière; elle reste mauvaise et périclitante. L'hiver n'a pas été rigoureux et les chaussées n'ont pas éprouvé ces désordres profonds qu'entraînent toujours après eux les dégels; mais les pluies persistantes du printemps ont occasionné sur les empierrements des ébouages considé-

rables et une usure exceptionnelle. Les pavages en ont également beaucoup souffert. Aussi, quoique les dégradations constatées aient été moins générales et moins graves que pendant la période correspondante des exercices précédents, elles l'ont cependant été dans une mesure telle qu'elles ne pourront pas être complètement réparées à l'aide des crédits ouverts, et que la détérioration du réseau continuera à suivre sa marche progressive.

Celles de ces voies de communication qui laissent généralement le plus à désirer, sont les routes N° 2, de Paris à Mons; N° 41, de Saint-Pol à Lille et à Tournai; N° 43, de Bouchain à Calais; N° 45, de Marles à Saint-Amand et Tournai, et N° 48, de Valenciennes à Condé; notamment les routes N^os^ 41, 45 et 48 où il se produit chaque hiver de graves désordres qui compromettent la sûreté de la circulation.

La dotation de l'entretien, qui était de 505,000 fr. en 1868, a été portée, en 1869, à	515,000 fr.
Pour travaux de grosses réparations, l'ensemble des crédits sur la seconde catégorie du budget ordinaire qui était, en 1868, de 67,518 fr. est, pour le présent exercice, de.	83,820
Le montant total des crédits affectés aux routes impériales en 1869 sur le budget ordinaire est donc, pour le département du Nord, de.	598,820 fr.

Il en résulte, comparativement à 1868, des augmentations de 10,000 fr. sur les fonds d'entretien et de 16,302 fr. sur les allocations de la 2^e^ catégorie du budget ordinaire.

Ces augmentations produiront sans doute un bien très-appréciable. Mais la somme de 598,820 fr. précitée est encore bien inférieure au chiffre ancien de 700,000 fr. que le Conseil général a toujours demandé depuis la brusque réduction opérée en 1865 sur le budget des routes impériales du département. Le service se trouve ainsi dans l'impossibilité la plus absolue d'avancer avec l'activité désirable dans la voie des améliorations poursuivies autrefois et spécialement recommandées à sa vigilance. Les rechargements et remaniements de chaussées, la réduction du bombement excessif et dangereux qu'elles présentent encore sur un grand nombre de points, l'établissement de zônes empierrées le long des pavages et les assainissements des traverses; toutes ces améliorations, qui répondent à des besoins de premier ordre, ne pourront être réalisées qu'avec une extrême lenteur et l'on devra s'estimer heureux si l'on parvient à réparer l'usure et les dégradations de l'année courante.

Le Conseil général avait également insisté pour que l'on entreprît immédiatement et que l'on continuât, avec activité, l'exécution des nombreux projets présentés depuis longtemps pour l'amélioration des routes impériales, dans la traversée des places militaires. Le déclassement des places d'Avesnes et du Quesnoy, en 1865, avait déjà répondu indirectement au vœu du Conseil, et l'élargissement des passages de la porte de Gand, à Lille, sur la route impériale N° 17, terminé en 1868, avait donné à ce vœu un commencement de satisfaction. La question a fait un pas décisif cette année, par la promulgation d'un décret, en date du 6 janvier 1869, qui a définitivement approuvé les projets présentés en 1865, et décidé que ces travaux, dont le montant total s'élève à la somme de 813,000 fr., y compris 25,000 fr. de fonds de concours des villes et du Génie militaire, seront exécutés sur les fonds affectés aux rectifications des routes impériales sur le budget extraordinaire des Ponts-et-Chaussées. Des allocations montant ensemble à 98,500 fr., y compris les réserves pour travaux militaires et une subven-

tion de la ville de Valenciennes, ont été accordées sur l'exercice 1869, pour entreprendre ces améliorations sur les routes N^os 16 et 40, à Bergues; sur la route N° 29, à Valenciennes; sur la route N° 43, à Douai, et pour solder les travaux faits antérieurement sur la route impériale N° 17, à la porte de Gand et dans les anciennes fortifications de Lille.

II. — Situation de chaque route.

Pour compléter l'exposé général qui prècède, l'Ingénieur en chef croit devoir donner, sur la situation de chaque route en particulier, quelques détails rapides qui ne lui paraissent pas sans intérêt pour le Conseil général.

Route N° 2, de Paris à Mons par Avesnes et Maubeuge. — Entre la limite du département de l'Aisne et Avesnes, sur 10 kilomètres de longueur, la chaussée est empierrée, excepté dans la traverse d'Etrœungt, qui est pavée sur une étendue de 865^m.

L'empierrement entre Etrœungt et Avesnes a beaucoup souffert de la grande circulation et de l'insuffisance des crédits.

On a dû demander un crédit de 10,000 fr. pour la recharger sur les parties les plus usées. Un crédit de 3,000 fr. a été alloué en 1868 et 5,000 fr. en 1869.

La traverse d'Etrœungt, comme la plupart des chaussées pavées de l'arrondissement d'Avesnes, reste défectueuse sous le rapport de la chaussée et de ses accessoires. Les ressources manquent pour y introduire les améliorations nécessaires. Un projet est en cours d'étude pour l'élargissement du pont sur l'Helpe, à l'entrée de cette traverse.

Entre Avesnes et Maubeuge, la route est pavée; son profil longitudinal présente une suite non interrompue de pentes et de rampes dont les déclivités sont très-fortes. On avait entrepris sur cette partie, depuis plusieurs années, des travaux d'amélioration consistant en relevés de bordures, pour faire disparaître l'exagération dangereuse du bombement transversal du pavé, et en construction de zônes empierrées pour consolider ce dernier et augmenter la largeur de la voie. Un mieux très-sensible avait été obtenu, mais il restait encore considérablement à faire pour arriver à un état satisfaisant, et l'on doit déplorer qu'aucun crédit spécial n'ait été alloué depuis 1863 pour continuer cette amélioration indispensable.

Entre Maubeuge et la frontière de la Belgique, où la circulation est devenue moins importante depuis l'ouverture des chemins de fer de Mons à Hautmont et de Maubeuge à Ferrière-la-Grande, la route laisse toujours à désirer. La chaussée présente un bombement excessif et elle est extrêmement inégale. Cette situation est également due à l'insuffisance du crédit d'entretien que l'on est obligé d'employer presque en totalité sur les deux autres sections, où, comme on vient de le voir, ce sacrifice même ne permet pas de faire le plus strict nécessaire.

La traversée des fortifications de Maubeuge, dont l'amélioration est approuvée, reste dans l'état le plus déplorable; elle soumet la circulation aux entraves les plus intolérables et à des dangers sérieux. Les projets d'exécution de cette amélioration sont à l'étude et seront présentés très-prochainement. Leur montant présumé sera de 95,000 fr.

En présence du décret déclassant la ville d'Avesnes, comme place de guerre, et de l'exécution du chemin de fer d'Aulnoye à Anor, la rectification de la rue de Mons, à Avesnes, jusqu'au passage à niveau du chemin de fer, est devenue urgente. L'insuffisance de largeur des ponts militaires de la porte de Mons et leurs sinuosités rendront la circulation, qui va s'accroître, plus difficile et plus dangereuse. Le projet de cette rectification est approuvé en principe, les travaux sont évalués à la somme de 80,000 fr.

Route N° 16, de Paris à Dunkerque, par Saint-Venant, Hazebrouck, Cassel et Bergues. — Entre Saint-Venant et Hazebrouck, la chaussée pavée, construite sur un sol glaiseux et humide, sans une fondation de sable suffisamment épaisse, résiste difficilement au roulage assez actif que produisent les transports de houille du Pas-de-Calais. Des travaux bien nécessaires avaient été entrepris pour la consolider, mais ils sont malheureusement suspendus depuis quelques années, faute de crédits.

D'Hazebrouck à l'Hazewinde, la chaussée, qui est pavée sur quatre mètres seulement, a été élargie et consolidée au moyen de zônes empierrées; ce travail a mis la route dans un état satisfaisant qui se maintient.

De l'Hazewinde à Dunkerque, la circulation est faible et presque entièrement agricole; la situation de la route y reste satisfaisante. Les ressources de l'entretien suffisent à peu près aux besoins et permettent même de poursuivre quelques améliorations nécessaires, notamment l'établissement de zônes empierrées le long du pavage sur les rampes de Cassel, et la construction de trottoirs dans les parties fréquentées par les piétons.

Un crédit de 14,900 fr. vient d'être accordé pour l'amélioration des passages militaires dans la traversée des fortifications de Bergues. Le remaniement de la chaussée, qui est mauvaise dans cette partie de route, est compris dans les travaux à faire.

La traverse de Dunkerque demanderait également des réparations importantes. Mais il est impossible de songer à les exécuter sur le crédit d'entretien.

Route N° 17, de Paris à Lille et Menin, par Cambrai, Douai et Pont-à-Marcq. — Cette route est dans un état assez satisfaisant depuis son origine dans le département jusqu'à Cambrai; il faut en excepter toutefois la traverse de Masnières dont la chaussée a besoin d'être remaniée sur une longueur de 500^{m} et où il serait urgent de remplacer un cassis dangereux par un aqueduc. La chaussée pavée dans la traverse de Cambrai demanderait aussi des réparations partielles. Les projets de ces améliorations, approuvés depuis longtemps, n'ont pu être exécutés faute de crédits.

Entre Cambrai et Douai, la chaussée se maintient dans un état assez satisfaisant, excepté dans l'enclave du Pas-de-Calais, où elle renferme un grand nombre de pavés tendres dont il est urgent de la débarrasser. La traverse de Douai réclame toujours d'importantes et d'urgentes améliorations qui sont approuvées depuis longtemps en principe, mais dont l'exécution a été ajournée jusqu'ici.

La partie comprise entre Raches et Cantin est fortement rouagée chaque hiver, à cause de la grande circulation qu'elle subit; mais la viabilité n'y est jamais compromise.

Entre Lille et la frontière de Belgique, où se forme l'un des centres industriels les plus importants du département, et où la circulation est considérable, l'état de la route est déplorable; la chaussée, sur de grandes longueurs, est étroite et ruinée; son tracé présente des irrégularités que rien n'explique et ne justifie; son profil transversal est défectueux. L'on ne peut que déplorer le retard apporté à l'ouverture des crédits pour mettre à exécution les projets de reconstruction de la chaussée.

Les améliorations à exécuter sur la route impériale N° 17, dans les traversées des fortifications de Douai et de Cambrai sont comprises dans le décret du 6 janvier 1869.

Les travaux d'élargissement de la porte de Gand, à Lille, ont été terminés en 1868.

Route N° 25, du Havre à Lille, par Carvin et Seclin. — L'exploitation des houillères de Carvin et de Meurchin ont considérablement augmenté la circulation de cette route, surtout entre Seclin et le Pas-de-Calais. La chaussée laisse partout beaucoup à désirer, mais particulièrement dans cette dernière partie. Un projet de restauration partielle est approuvé, mais son exécution est ajournée par suite de l'insuffisance des ressources. La circulation n'est cependant pas compromise; elle se trouve protégée par un bon sous-sol crayeux.

Route N° 29, de Rouen à Valenciennes et à Mons, par Cambrai et Bouchain. — De la limite du département à Cambrai, la route est en bon état, excepté dans la traversée des fortifications de cette ville.

De Cambrai à Bouchain, la chaussée, allégée par la diminution de circulation résultant de la création du chemin de fer des houillères qui est parallèle à la route, se trouve dans des conditions moins mauvaises de viabilité que par le passé, et s'améliore même quant à l'aspect général. Mais sa constitution est très-faible et sa situation restera toujours très-précaire, tant qu'elle n'aura pas été complètement remaniée. La partie la plus mauvaise se trouve aux abords de la gare de Bouchain.

Entre Bouchain et Valenciennes, la circulation locale a au contraire considérablement augmenté et soumet la chaussée à des épreuves qu'elle supporte difficilement. Les parties les plus compromises ont cependant pu être remaniées pendant ces dernières années.

De Valenciennes à la frontière, les besoins sont considérables, et l'on ne peut que regretter l'ajournement des projets approuvés depuis longtemps pour y faire face.

L'amélioration de la traversée des fortifications à la porte de Cantimpré, à Cambrai, est approuvée en principe par le décret du 6 janvier 1869.

Un crédit de 18,000 fr. vient d'être alloué pour les travaux d'élargissement de la porte de Mons, à Valenciennes. Cette ville contribue à la dépense pour 4,500 fr.

Route N° 39, de Montreuil à Mézières, par Cambrai et Le Cateau. — La partie pavée de cette route s'étend de la limite du département jusqu'au Cateau; elle est dans un état assez satisfaisant; on poursuit les travaux entrepris il y a plusieurs années pour rectifier le profil transversal qui présentait un bombement excessif et dangereux, et pour l'amélioration des accotements qui étaient généralement très-démaigris. Ces travaux sont assez avancés et ils ont réalisé une amélioration précieuse.

La partie empierrée, comprise entre Le Cateau et La Groise, a été complètement restaurée et se maintient dans un état de solidité qui résiste avec succès aux épreuves d'un roulage considérable.

Dans les traverses d'Inchy, de Catillon et de La Groise, l'écoulement des eaux est défectueux et insuffisant. Les travaux à faire pour le perfectionner sont approuvés en principe, mais leur exécution est malheureusement ajournée depuis longtemps.

Route N° 40, de Calais à Ypres, par Gravelines, Dunkerque, Bergues et Reœpoëde. — Sur l'étendue de 6 kilomètres, entre Gravelines et Laon, en dehors des traverses qui ont été sensiblement améliorées par les travaux d'entretien de 1868 et le seront encore cette année, la chaussée est dure et d'une circulation pénible; les pavés sont irréguliers et mal taillés constamment dégarnis de sable dans leurs joints par le vent de mer. Cette portion de route est parfaitement disposée pour être écono-

miquement entretenue à l'état de chaussée empierrée, ainsi que cela existe dans le département du Pas-de-Calais, et assurer une circulation commode et facile.

Entre Loon et Grande-Synthe, la chaussée est encore dans un état défectueux, mais elle peut être améliorée par un bon entretien avec établissement de zônes empierrées et d'un trottoir sur l'un des accotements.

Entre Grande-Synthe et Dunkerque, la chaussée a beaucoup gagné depuis quelques années sous le rapport de la viabilité, par suite des efforts de l'entretien, et ses principales imperfections auront bientôt disparu.

Dans la 2e section, entre Bergues et la frontière de Belgique, la chaussée, bien que composée presque exclusivement de matériaux de faibles dimensions, se maintient assez bien depuis qu'elle a été remaniée sur $6^{k}\,500^{m}$ de longueur entre Bergues et Rexpoëde.

Les travaux d'élargissement des fortifications de la place de Bergues vont commencer cette année, grâce à une allocation récemment accordée par l'Administration supérieure.

Route N° 41, de Saint-Pol à Lille et à Tournai, par Béthune, La Bassée, Annappes et Baisieux. — La situation de cette route importante est depuis longtemps très-mauvaise. Les parties qui étaient autrefois les plus défectueuses se trouvaient situées entre Fournes et la limite du département, à La Bassée. Elles sont améliorées maintenant, et c'est surtout entre Fournes et Lille que le mal existe. La chaussée ne renferme que des matériaux petits et difformes, et la fondation de sable a perdu ses qualités les plus essentielles par suite de son mélange avec le sous-sol formé d'une argile plastique. Cette section de route, qui ne forme qu'une traverse continue, emprunte aux localités qu'elle dessert, et notamment au chef-lieu, une importance exceptionnelle, et l'on ne peut que déplorer l'état de ruine et d'abandon dans lequel elle se trouve. Des crédits spéciaux sont alloués chaque année et leur continuation est nécessaire.

Un décret du 10 mars 1869 a approuvé en principe la rectification de cette route dans la traverse de Lille, et alloué à la ville de Lille une subvention de 135,000 fr. pour l'exécution des travaux.

Entre Lille et la frontière de la Belgique, la chaussée et ses accessoires ont été améliorés dans les parties les plus dégradées; l'état général de cette section reste encore cependant peu satisfaisant, mais l'ouverture du chemin de fer de Lille à Tournai lui enlève une partie de son importance, et il y a lieu de penser qu'elle se trouvera désormais dans des conditions tolérables, à moins qu'une circulation locale ne remplace celle de transit qui la soumettait à de rudes épreuves.

L'état de la route dans la traversée des fortifications soulève des plaintes générales et rend bien nécessaire l'exécution du projet approuvé pour son amélioration. Ce travail est compris parmi ceux auxquels se rapporte le décret du 6 janvier 1869, et le projet d'exécution vient d'être transmis à l'Administration supérieure.

Route N° 42, de Lille à Boulogne, par Armentières, Bailleul, Cassel et Bavinchove. — Malgré l'ouverture du chemin de fer du Nord, cette route doit à sa circulation locale une très-grande importance entre Lille et Lomme. L'aspect de cette route entre Lille et Lomme est assez convenable, mais son entretien est fort difficile, à cause de la vétusté des matériaux et de l'activité de la circulation.

De Lomme à Armentières la chaussée est dans un état médiocre, elle éprouvait chaque année des désordres dans la section de Prémesques, où le sous-sol est formé d'argile plastique. Des travaux de drainage exécutés récemment ont rendu la situation assez satisfaisante.

D'Armentières à Bailleul, et principalement de Nieppe à Bailleul, la chaussée est excessivement défectueuse comme composition et comme forme. Il serait à désirer que l'on pût réaliser les travaux d'amélioration dont les projets sont approuvés en principe.

Sur le reste de la route, de Bailleul à l'Hazewinde et de Cassel au département du Pas-de-Calais, la composition de la chaussée est plus que médiocre. Cependant un entretien bien fait et une faible circulation permettent de la maintenir dans un état satisfaisant de viabilité. Les parties les plus défectueuses ont pu être améliorées au moyen de crédits spéciaux.

Il existe sur cette route, à la limite du département, vers le Pas-de-Calais, une partie empierrée de 2,500^{m} de longueur seulement, dont l'état de viabilité laisse beaucoup à désirer en hiver. La présence d'un mauvais sous-sol, la nature des matériaux dont elle est composée et un défaut d'aération rendent son entretien très-difficile. Cet état de choses ne pourrait s'améliorer que par un convertissement de l'empierrement en pavage, mais ce travail serait très-couteux et les crédits font défaut.

Route N° 43, de Bouchain à Calais, par Douai. — L'extension donnée à l'exploitation des houillères dont la route N° 43 est un débouché, et la création d'un grand nombre d'établissements industriels entretiennent sur cette route une circulation extrêmement active. La chaussée, de construction très-ancienne, assise sur un mauvais terrain et composée de matériaux informes, subit un dépérissement dont les progrès rapides et inquiétants ne peuvent être combattus efficacement avec les ressources insuffisantes de l'entretien.

La traversée du village d'Aniches laisse extrêmement à désirer. Un crédit de 10,000 fr., qui vient d'être alloué sur 1869, permettra de commencer les travaux de remaniement dont le projet s'élève à 32,000 fr.

Une décision ministérielle du 1er mai 1869 a accordé à la ville de Douai une subvention de 87,000 fr. pour l'élargissement de la rue de la Cloris. Aucun crédit n'est encore ouvert pour cet article.

Un crédit de 25,700 fr., y compris les dépenses à faire par le Génie militaire, vient d'être ouvert pour les travaux d'élargissement de cette route dans la traversée des fortifications de Douai, à la porte de Bouchain.

Route N° 44, de Châlons à Cambrai. — L'état de viabilité de cette route reste satisfaisant; toutefois la chaussée empierrée dépérit d'une manière sensible, parce qu'elle n'est pas suffisamment entretenue. Il y a lieu de se préoccuper très-sérieusement de cette situation.

Route N° 45, de Marles à Saint-Amand et Tournai, par La Groise, Le Quesnoy et Valenciennes. — Cette route, qui est la plus importante du département, est aussi l'une de celles dont l'état laisse le plus à désirer. La chaussée exigerait un remaniement général. Elle est chaque année l'objet de quelques travaux d'amélioration, mais leur effet est à peine sensible en présence des besoins qui restent à satisfaire et de ceux qu'un entretien incomplet fait naître incessamment.

Parmi les parties, en grand nombre, qui sont complètement ruinées, on doit citer comme la plus défectueuse de toutes, la section comprise entre Saint-Amand et Vicoigne : sur la plus grande partie de cette section, l'état de la chaussée est déplorable, et l'on ne peut trop regretter que les travaux nécessaires pour l'améliorer ne reçoivent pas une plus vive impulsion.

De Valenciennes au Quesnoy, la chaussée ne peut résister aux fatigues du roulage qui est considérable dans cette section. L'irrégularité et les petites dimensions des matériaux qui la composent la rendent complètement inhabile à remplir sa destination. Aussi est-elle constamment remplie de flaches plus ou moins profondes.

La traversée des fortifications de Valenciennes présente toujours les mêmes entraves pour la circulation. Les travaux à faire pour l'améliorer sont au nombre de ceux qui ont été approuvés par décret du 6 janvier 1869, mais le défaut de crédits n'a pas encore permis de les entreprendre.

Route N° 48, de Valenciennes à Condé et à Gand. — Rien ne peut donner une idée de l'état déplorable dans lequel se trouve la chaussée de cette route entre l'extrémité de la traverse d'Anzin et Condé, et depuis cette ville jusqu'à la frontière de la Belgique. Elle ne renferme plus que des pavés difformes et extrêmement petits, de véritables cailloux bruts, et il ne reste plus de traces de la fondation de sable. Aussi chaque hiver est-il signalé par les plus grands désordres. On poursuit, mais beaucoup trop lentement, l'exécution des projets importants qui ont été approuvés pour remédier à ce triste état de choses.

Route N° 49, de Valenciennes à Maubeuge et à Philippeville, par Jenlain, Bavai et Cousolre. — De Janlain à Maubeuge, cette route est peu fréquentée; son état de viabilité, quoique médiocre, suffit à peu près aux besoins. L'exagération du bombement de la chaussée et la présence de fortes déclivités ne sont cependant pas sans danger.

De Maubeuge à Ferrière-la-Grande, la circulation reste encore considérable malgré l'établissement du chemin de fer qui lui est parallèle, et la chaussée, qui est empierrée, subit un dépérissement rapide qui appelle impérieusement des travaux de rechargement.

De Ferrière à la frontière, la chaussée est réduite à sa fondation en blocage; la circulation y est heureusement insignifiante, excepté entre Colleret et Cousolre où un rechargement est indispensable. Le projet de ce dernier travail est produit, mais l'Administration n'a encore pris aucune décision.

Route N° 50, de Douai à Arras. — Cette route, dont la longueur dans le département n'est que de 4 kilomètres, se trouve dans un état relativement satisfaisant pour la circulation très-faible qu'elle reçoit et qui ne se compose que de transports agricoles.

III. — Crédits d'entretien.

Le tableau ci-après donne la longueur de chaque route, la circulation qu'elle subit et les chiffres de la répartition du crédit d'entretien de 515,000 fr. affecté à l'exercice 1869.

Il en résulte que le prix de l'entretien par kilomètre a été comme il suit :

Maximum : 1,314 fr. 14 c. pour la route N° 39, très-fréquentée et qui offre 10 kilomètres en empierrement.

Minimum : 384 fr. 96 c. pour la route N° 44, moyennement fréquentée.

Moyenne : 804 fr. 11 c. pour les 15 routes impériales du réseau qui supportent une fréquentation moyenne de 586 colliers par jour, répondant à un tonnage utile de 2,028,305 tonnes par an.

DÉSIGNATION DES ROUTES IMPÉRIALES.	LONGUEURS. Empierrement.	Pavés.	Total.	CIRCULATION. Nombre de colliers par jour.	Tonnage annuel non compris le poids du véhicule.	Crédits d'entretien en 1869. par route.	par kilomètre.
	m	m	m	Colliers.	tonnes.	Fr.	Fr. C.
Nos 2, de Paris à Mons.	9.763	27.158	36.921	387	92.710	30,000	812 54
16, de Paris à Dunkerque.	110	53.292	54.402	226	58.035	33,800	621 29
17, de Paris à Lille.	»	96.361	96.361	596	156.220	62,700	650 68
25, du Hâvre à Lille	»	15.611	15.611	613	172.645	10,500	660 44
29, de Rouen à Valenciennes et à Mons.	»	58.441	58.441	931	220.460	46,800	800 80
39, de Montreuil-s.-Mer à Mézières. . .	10.292	29.734	40.026	842	209.145	52,600	1,314 14
40, de Paris à Dunkerque et à Menin. .	»	34.271	34.271	168	33.945	21,200	618 59
41, de Saint-Pol à Lille et à Tournai. .	»	40.367	40.367	769	174.835	39,000	966 13
42, de Lille à Boulogne.	2.410	52.939	55.349	350	93.805	35,500	641 38
43, de Bouchain à Calais	»	27.911	27.911	709	151.840	21,500	770 30
44, de Châlons-sur-Marne à Cambrai. .	2.391	4.298	6.689	546	132.495	4,000	384 96
45, de Marles à St.-Amand et à Tournai.	13.879	46.791	60.670	862	219.365	65,000	1,071 36
48, de Valenciennes à Condé et à Gand.	»	18.230	18.230	647	136.145	23,000	1,261 65
49, de Maubeuge à Philippeville. . . .	17,071	25.628	42.699	340	82.125	27,600	646 38
50, de Douai à Arras	»	3.946	3.946	429	94.535	2,750	696 90
	m	m	m	Colliers.	tonnes.	Fr.	Fr. C.
Totaux.	55.946	535.978	591.894	»	2.028.305	475,950	» »
Moyennes.	»	»	»	585	»	»	804 11
A ajouter pour dépenses diverses et réserves, frais de déplacements, traitements d'agents secondaires, impressions, etc.						39,050	
Crédit total d'entretien en 1869. . . .						515,000	

IV. — Travaux neufs et de grosses réparations.

Les projets approuvés pour travaux neufs et de grosses réparations sur les routes impériales du Nord se montent à la somme totale de 2,159,539 fr. 53 c., qui se répartit de la manière suivante :

Projets approuvés et non en cours d'exécution.	Dans les traversées des fortifications . .	688,000 »	1,266,100 fr. »
	Sur le reste du réseau	578,100 »	
Projets en cours d'exécution. .	Dans les traversées des fortifications . .	372,578 42	893,439 53
	Sur le reste du réseau.	520,861 11	
Total pareil			2,159,539 fr. 53
Sur le montant total de tous ces projets :			
Les crédits alloués antérieurement à 1869 s'élèvent à.		464,186 34	646,256 34
Les crédits de l'exercice 1869 sont de.		182,070 »	
Il reste donc à allouer une somme de.			1,513;283 fr. 19

dont 247,183 fr. 19 c. pour terminer les travaux en cours d'exécution.

Tous ces projets sont présentés en détail dans les deux tableaux composant l'état récapitulatif ci-après :

ÉTAT RÉCAPITULATIF DES TRAVAUX NEUFS EN COURS D'EXÉCUTION ET DES PROJETS APPROUVÉS.

Nos des routes.	DÉSIGNATION DES TRAVAUX.	ESTIMATION des dépenses.	CRÉDITS antérieurs à 1869.	CRÉDITS de 1869.	CRÉDITS Totaux.	CRÉDITS restant à allouer.	OBSERVATIONS.
	1° *Travaux en dehors des fortifications des places de guerre (Budget ordinaire, 2e catégorie).*						
2	Restauration du pavage entre Avesnes et Maubeuge. . .	30000 »	»	»	»	30000 »	Projet approuvé le 12 décembre 1863. Il consiste en relevés de bordures pour effacer l'excès du bombement transversal et en construction de zônes empierrées de 1 mètre de largeur pour consolider et élargir la chaussée et prévenir les débords.
	Remaniement de la chaussée dans la traverse d'Avesnes.	10000 »	»	»	»	10000 »	Projet approuvé le 12 novembre 1866. La chaussée est complètement ruinée.
	Restauration de la chaussée en empierrement entre la limite de l'Aisne et Avesnes.	10000 »	3000 »	5000 »	8000 »	2000 »	Projet approuvé le 10 janvier 1867. Rechargement entre Etrœungt et Avesnes.
	Remaniement de la chaussée pavée dans Maubeuge . . .	16000 »	»	»	»	16000 »	Projet approuvé le 6 mars 1869. La chaussée est ruinée.
16	Reconstruction du Pont-à-Pourceau, près St-Venant. . .	10500 »	»	»	»	10500 «	Projet approuvé le 5 janvier 1865. Travail d'une extrême urgence. Le pont actuel est en péril imminent. Le garde-corps ne tient plus.
	Remplacement de l'empierrement par un pavage à Morbecque.	8000 »	»	»	»	8000 »	Projet approuvé le 6 décembre 1863. L'empierrement à remplacer est le seul qui existe sur la route impériale N° 16. Il est situé au centre d'une traverse où son entretien est difficile.
	Amélioration des accotements dans la traverse de Wormhoudt	9600 »	4000 »	4700 »	8700 »	900 »	Projet approuvé le 2 février 1866. La commune de Wormhoudt doit transporter des matériaux et contribuer à la dépense pour 3,200 fr., qui ne sont pas compris dans le chiffre du projet.
	Remaniement au Nazaro et à Lille.	13500 »	8000 »	4000 »	12000 »	1500 »	Projet approuvé le 4 décembre 1860. La chaussée à remanier est située à la sortie de Lille, dans une agglomération, sur un point très-fréquenté. Elle est ruinée.
	Remaniement à Ennevelin et à Roncq	22200 »	20300 »	1900 »	22200 »	»	Projet approuvé le 27 septembre 1862. Les travaux seront terminés en 1869.
17	Restauration entre le pont de Marcq et le Nazaro, et entre Roncq et Halluin.	40000 »	»	16000 »	16000 »	24000 »	Projet approuvé le 14 janvier 1869. La chaussée est ruinée.
	Remaniement sur la Grande-Place de Cambrai	9000 »	»	»	»	9000 »	Projet approuvé le 30 décembre 1863. La chaussée à remanier est la seule de la traverse de Cambrai qui soit très-défectueuse ; son amélioration coïncide avec un travail général entrepris par la ville.
	Suppression d'un cassis dans la traverse de Masnières. .	5000 »	»	»	»	5000 »	Projet approuvé le 14 février 1857. Le cassis à supprimer et à remplacer par un aqueduc est très-dangereux
	Restauration de la chaussée à Masnières	6200 »	»	»	»	6200 »	Projet approuvé le 6 janvier 1864. Ce projet se rattache au précédent.
25	Remaniement au territoire de Wattignies.	25000 »	»	»	»	25000 »	Projet approuvé le 7 décembre 1863. Il comprend le remaniement d'une des parties les plus défectueuses de la route, qui est généralement dans un mauvais état.
29	Remaniement à l'extrémité de Saint-Saulve.	39500 »	»	»	»	39500 »	Projet approuvé le 19 décembre 1861. La chaussée présente, en ce point, un bombement excessif. Sa composition est défectueuse. L'écoulement des eaux est imparfait.
	Remaniement aux abords de Bouchain	10000 »	»	»	»	10000 »	Projet approuvé le 15 janvier 1864. Cette partie de chaussée est ruinée.
39	Remaniement dans la traverse d'Inchy.	9500 »	»	»	»	9500 »	Projet approuvé le 5 janvier 1863. Il a pour objet le remaniement de la chaussée qui est ruinée et l'assainissement d'une traverse, au moyen de revers pavés, destinés à faciliter l'écoulement des eaux.
	Remaniement dans la traverse de Catillon	15000 »	»	»	»	15000 »	Projet approuvé le 31 janvier 1863. Travaux identiques à ceux du projet précédent.

N^os des routes.	DÉSIGNATION DES TRAVAUX.	ESTIMATION des dépenses.	CRÉDITS antérieurs à 1869.	CRÉDITS de 1869.	CRÉDITS Totaux.	CRÉDITS restant à allouer.	OBSERVATIONS.
39	Construction de caniveaux pavés dans la traverse de la Groise	12000 »	»	»	»	12000 »	Projet approuvé le 4 juillet 1853. Travaux identiques à ceux des deux projets précédents.
41	Améliorations dans les traverses de Loos et d'Haubourdin.	56131 47	22000 »	12000 »	34000 »	22131 47	Projet approuvé le 17 décembre 1863. La traverse d'Haubourdin est dans une situation déplorable. Il est indispensable de pousser vivement les travaux.
	Rectification entre la nouvelle porte de Béthune, à Lille, et la Grand'Place	135000 »	»	»	»	135000 »	Projet approuvé par décret impérial en date du 10 mars 1869. La somme de 135,000 fr. constitue une subvention accordée à la ville de Lille, qui est chargée de l'exécution des travaux.
42	Plantations entre Bailleul et le Pas-de-Calais.	5100 »	»	»	»	5100 »	Projet approuvé le 28 janvier 1856. La plantation de cette route est belle. Le projet a pour but de combler les lacunes produites par la vétusté et les coupes.
	Remaniement de la chaussée à Nieppe et à l'entrée de Bailleul.	24500 »	»	»	»	24500 »	Projet approuvé le 26 novembre 1862. La chaussée est ruinée et présente un bombement excessif.
	Amélioration des ouvrages d'art entre Nieppe et Bailleul.	8000 »	»	»	»	8000 »	Projet approuvé le 6 décembre 1863. Il s'agit de reconstruire des ouvrages d'art en ruine, qui menacent la sûreté de la circulation.
43	Remaniement de la chaussée dans la traverse d'Aniches.	32000 »	»	10000 »	10000 »	22000 »	Projet approuvé le 26 novembre 1866. La chaussée est ruinée.
	Élargissement dans la rue de la Cloris, à Douai.	87000 »	»	»	»	87000 »	La somme de 87,000 fr. constitue une subvention accordée à la ville de Douai par décision du 1^er mai 1869, pour l'exécution du travail.
45	Remaniement entre la drève d'Hasnon et la Traitoire. . .	67908 58	38000 »	10000 »	48000 »	19908 58	Projet approuvé le 4 novembre 1864. Remaniement de portions de chaussées pavées entièrement ruinées.
	Remaniement de la chaussée dans la traverse de St-Amand.	28160 »	18000 »	5000 »	23000 »	5160 »	Projet approuvé le 31 mai 1863. Remaniement de portions de chaussée pavée entièrement ruinées.
	Remaniement entre Jenlain et Curgies	85800 »	»	»	»	85800 »	Projet approuvé le 29 décembre 1864. Remaniement de portions de chaussée pavée entièrement ruinées.
48	Remaniement entre Bruai et le chemin du Trieu.	75661 06	75441 06	220 »	75661 06	»	Projet approuvé le 3 juillet 1863. Remaniement de portions de chaussée pavée entièrement ruinées. Travail terminé.
	Remaniement entre Anzin et la frontière.	165700 »	53916 86	15000 »	68916 86	96783 14	Projet approuvé le 27 août 1863. Remaniement de portions de chaussée pavée entièrement ruinées.
49	Restauration de l'empierrement entre Colleret et Cousolre.	18000 »	»	»	»	18000 »	Projet approuvé le 21 octobre 1864. Chaussée entièrement ruinée. Le blocage est partout à découvert. La circulation est compromise.
	Rechargement de la chaussée empierrée entre Maubeuge et Ferrière-la-Grande.	9000 »	»	»	»	9000 »	Projet approuvé le 18 février 1869. Chaussée ruinée.
	TOTAUX pour les travaux en dehors des fortifications des places de guerre.	1098961 11	242657 92	83820 »	326477 92	772483 19	

N^os^ des routes.	DÉSIGNATION DES TRAVAUX.	ESTIMATION des dépenses.	CRÉDITS antérieurs à 1869.	CRÉDITS de 1869.	CRÉDITS Totaux.	CRÉDITS restant à allouer.	OBSERVATIONS.
	2° Améliorations dans la traversée des fortifications des places de guerre (Budget extraordinaire).						
2	Élargissement des ponts et passages militaires dans la ville de Maubeuge, à la porte de France.	55000 »	»	»	»	55000 »	*Tous les travaux compris au présent tableau, à l'exception de l'élargissement de la route impériale N° 17, à la porte de Gand, à Lille, et de sa rectification dans les anciennes fortifications de la même ville, ont été approuvés en principe par le décret du 6 janvier 1869. Ils sont évalués en totalité à la somme de 813,000 fr., dont 788,000 fr. à la charge du service des Ponts-et-chaussées.*
	Élargissement des ponts et passages militaires dans la ville Maubeuge, à la porte de Mons	40000 »	»	»	»	40000 »	
16	Élargissement dans la traversée des fortifications de Bergues (côté de Dunkerque).	45000 »	»	14900 » 5100 »	20000 »	25000 »	Projet d'exécution approuvé le 22 mai 1869. Les travaux sont commencés. Le crédit de 14,900 fr. est alloué au service civil. La somme de 5,100 fr. est mise en réserve pour solder les travaux à faire par le génie militaire.
	Élargissement dans la traversée des fortifications de Bergues (côté de Cassel).	10500 »	»	»	»	10500 »	
17	Élargissement de la porte de Lille, à Cambrai.	80000 »	»	»	»	80000 »	
	Id. de Gand, à Lille.	146000 »	131450 »	14550 »	146000 »	»	Les travaux sont terminés. Le chiffre de dépenses de 146,000 fr. comprend une somme de 10,000 fr. provenant de subventions particulières, et une somme de 14,550 fr. que le génie militaire a prise à sa charge.
	Id. de Lille, à Douai.	44000 »	»	»	»	44000 »	
	Id. de Paris, à Douai	45000 »	»	»	»	45000 »	
	Rectification, à Lille, dans les anciennes fortifications. .	104578 42	90078 42	14500 »	104578 42	»	Les travaux ont été achevés en février 1868. Le crédit alloué sur 1869 était destiné à rembourser la ville de Lille, qui a exécuté ces travaux.
29	Exhaussement et élargissement à la porte de Mons, à Valenciennes	25000 »	»	18000 » 4500 »	22500 »	2500 »	Travaux en cours d'exécution. La ville de Valenciennes contribue à la dépense pour 4,500 fr.
	Améliorations des passages militaires dans la traversée de la porte Cantimpré, à Cambrai.	110500 »	»	»	»	110500 »	La ville de Cambrai et le service militaire fourniront chacun une subvention : la première de 10,000 fr., et le second, de 10,500 fr.
40	Amélioration des passages militaires dans la traversée de Bergues	25000 »	»	2500 » 1500 »	4000 »	21000 »	Projet d'exécution approuvé le 22 mai 1869. Les travaux sont commencés. Le crédit de 2,500 fr. est affecté au service civil, et celui de 1,500 fr. aux travaux à faire par le service militaire.
41	Élargissement à la porte de Tournai, à Lille	92000 »	»	»	»	92000 «	Le projet d'exécution, en ce moment soumis à l'Administration supérieure, élève la dépense à la somme de 172,000 fr., mais la ville de Lille aurait à prendre à sa charge une dépense de 19,400 fr., et le génie militaire une dépense de 16,000 fr.
43	Amélioration des passages militaires, à Douai, à la porte de Béthune.	62000 »	»	»	»	62000 »	
	Amélioration des passages militaires, à Douai à la porte de Bouchain	30000 »	»	8000 » 17700 »	25700 »	4300 »	Le crédit de 8,000 fr. est alloué au service civil pour les travaux à exécuter en 1869. La somme de 17,700 fr. est tenue en réserve pour être remboursée au service du génie militaire. Le projet d'exécution en ce moment soumis à l'Administration supérieure s'élève à 34,700 fr. Les travaux seront commencés immédiatement après l'approbation.
45	Élargissement à la porte de Lille, à Valenciennes. . . .	72000 »	»	»	»	72000 »	
	Élargissement à la porte du Quesnoy, à Valenciennes. .	63000 »	»	»	»	63000 »	
50	Élargissement dans la traversée des fortifications de Douai.	14000 »	»	»	»	14000 »	
	TOTAUX pour les travaux d'amélioration dans la traversée des fortifications	1060578 42	221528 42	98250 »	319778 42	740800 »	

V. — Objets divers.

Le recensement quinquennal de la circulation s'accomplit, cette année, sur les routes impériales du Nord en même temps que sur les routes départementales et sur les chemins de grande communication.

Le nivellement général est également en cours d'exécution sur ces voies de communication. Il embrassera leur développement total de 591,894 mètres, et y donnera lieu à la pose d'environ 420 repères métalliques.

Il existe, sur les routes impériales du Nord, 117 traverses proprement dites de villes et villages, dont les plans d'alignements se trouvaient, au 31 décembre 1868, dans la situation suivante :

Nombre de plans homologués.	73
Id. à l'étude.	43
Id. à étudier.	1
Total pareil.	117

Ce travail se poursuit avec activité.

Lille, le 16 juillet 1868.

L'Ingénieur en Chef du département du Nord,

Em. RAILLARD.

DEPARTEMENT DU NORD.

ROUTES DÉPARTEMENTALES.

Situation du Service.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

I. — Situation générale.

Exposé de l'ensemble du service.

Les routes départementales du Nord sont au nombre de 26, et, à la fin de 1868, elles présentaient un développement total de 512 kilomètres 735 m. ainsi répartis :

Chaussées pavées : 349 kil. 826 m. ou 68 %;
Chaussées empierrées : 162 — 909 m. ou 32 %.

Les chaussées pavées prédominent dans les arrondissements de Lille, Douai, Valenciennes et Cambrai, tandis que les chaussées empierrées sont situées principalement dans les arrondissements de Dunkerque, Hazebrouck et Avesnes.

A part un très-petit nombre de routes de l'arrondissement de Dunkerque, dont la fréquentation est médiocre, et de l'arrondissement d'Avesnes, qui sont assises sur un bon sol et entretenues avec des matériaux de qualité convenable, ces voies de communication sont d'un entretien coûteux et toutes, d'ailleurs, exigent des soins très-intelligents et très-assidus. La circulation y est généralement considérable, et elle devient énorme et écrasante sur quelques-unes, comme la route N° 4 de Cambrai à Tournai, la route

N° 10 de Valenciennes à Bohain, la route N° 17 d'Hazebrouck à Aire, la route N° 19 de Roubaix à Tournai et la route N° 24 d'Hélesmes à Denain. La plupart d'entr'elles sont établies sur un sol glaiseux et se développent dans des régions plates où l'écoulement des eaux est très-difficile. Enfin un grand nombre, construites primitivement avec des matériaux défectueux de formes, de nature et de dimensions, demanderaient un entretien confortatif que l'exiguité des ressources ne permet pas de leur appliquer dans la limite nécessaire.

Aussi le Conseil général a-t-il admis, il y a sept ans, que l'on n'arriverait à établir cet important réseau dans une situation normale qu'au moyen des ressources du budget extraordinaire distribuées avec une prudente libéralité.

Des progrès très-sensibles et très-vivement appréciés par les populations ont été réalisés, mais il reste encore beaucoup à faire, et il est indispensable de poursuivre avec persévérance l'accomplissement du programme de 1862.

On peut dire aujourd'hui que la viabilité est bonne sur les routes N^os^ 5, d'Avesnes à Philippeville, 6 de Landrecies à Chimay et 13 de Maubeuge à Maroilles; qu'elle est satisfaisante sur les routes N^os^ 1 de Lille à Valenciennes, 3 de Douai à Tournai, 11 de Cambrai à Guise, 12 d'Avesnes au Quesnoy, 15 de Dunkerque à Furnes, 16 de La Bassée à Estaires, 21 de Bergues à Saint-Momelin, 24 d'Hélesmes à Denain, 25 dite de ceinture de Maubeuge et 26 dite de ceinture de Cambrai; qu'elle est assez satisfaisante sur les routes N^os^ 18 de Béthune à Armentières, 19 de Roubaix à Tournai et St-Amand, 20 de Cassel à la frontière par Steenworde et 22 de Lille à Tourcoing; qu'elle est médiocre sur les routes N^os^ 2 de Lille à Ypres, 9 de Lille à Saint-Omer, 14 de Lille à Courtrai, 17 d'Hazebrouck à Aire et 23 de Cambrai à la frontière par Solesmes et Bavai; qu'enfin elle laisse beaucoup à désirer sur les routes N^os^ 4 de Cambrai à Tournai, 7 de Condé à Mons, 8 de Condé à Saint-Amand et 10 de Valenciennes à Bohain.

Du reste l'amélioration graduelle des routes départementales du Nord, quoique lente, n'en est pas moins réelle. Elle est attestée par les chiffres suivants :

La longueur des parties en bon état d'entretien, qui avait augmenté de 12 kilomètres en 1867, en a gagné 11 en 1868; celles des parties médiocres, qui avait été réduite de 16 kilomètres en 1867, l'a été de 8 en 1868; enfin la longueur des parties mauvaises, qui avait augmenté de 6 kilomètres en 1867, a, au contraire, diminué de 3 kilomètres en 1868. On peut présumer que la mise en service des chemins de fer actuellement en construction ou concédés, viendra soulager certaines routes, comme les routes N^os^ 1, 2, 4, 6, 9, 12, 14, 15 et 19; mais il serait imprudent de conclure de là à une diminution de l'importance générale du réseau L'expérience prouve que si les voies parallèles aux lignes de chemin de fer sont ordinairement déchargées, les voies transversales reçoivent un supplément de transport, et la balance se rétablit promptement, si même il n'y a pas augmentation sur l'ensemble.

Quoi qu'il en soit, les relevés de la circulation qui s'accomplissent en ce moment accusent une augmentation sur la fréquentation de 1864, qui elle-même était en avance sur celle de 1859.

II. — **Entretien.**

ENSEMBLE DU SERVICE.

Exercice 1868.

Le crédit total dépensé en 1868 pour l'entretien des routes départementales du Nord a été de 390,700 fr., correspondant à une dépense moyenne de 762 fr. par kilomètre.

Conformément à la demande exprimée par le Conseil général, l'Ingénieur en chef annexe au présent rapport le tableau synoptique de l'emploi de ce crédit.

	EXERCICE 1866.	EXERCICE 1867.	EXERCICE 1868.
1° *La dépense totale a été de :*			
	363,500 fr.	365,000 fr.	390,700 fr.
Dont pour fourniture de matériaux..	168,743 f. soit les 0.464	165,553 24 soit les 0.453	182,317 f. soit les 0.466
» pour main-d'œuvre.....	174,089 » 0.478	175,727 89 » 0.481	184,784 » 0.473
» pour frais généraux.....	20,668 » 0,050	23,718 87 » 0.065	23,602 » 0.060
2° *La fourniture comprend :*			
Pavés.....	349,949 fr. et par kil. 718	263,284 fr. et par kil. 767	242,071 f. et par kil. 698
Sable.....	756 » 22	7,223 » 24	8,216 » 23
Matériaux.....	10,883 » 65	9,845 » 63	11,245 » 67
3° *La main-d'œuvre comprend :*			
Chaussées pavées. — Pavages.....	65,791 f. et pàr kil. 189	66,954 79 et par kil. 193	69,215 et par kil. 200
Chaussées pavées. — Parties accessoires...	51,658 » 149	50,729 41 » 146	56,441 » 162
Chaussées pavées. — Frais généraux.....	14,781 » 43	12,316 31 » 36	15,770 » 45
	132,230 384	129,997 51 375	141.426 407
Chaussées empierrées. — Cantonniers.....	25,391 f. et par kil. 215	36,549 94 et par kil. 220	37,898 et par kil. 228
Chaussées empierrées. — Auxiliaires.....	21,249 » 129	21,526 75 » 130	21,226 » 128
Chaussées empierrées. — Frais généraux:.....	5,887 » 35	11,402 56 » 68	7,833 » 47
	52,527 379	69,449 25 » 418	66,957 403
4° *En résumé, le prix d'entretien par kilomètre a été, savoir :*			
Fourniture	 330	 323	 356
	710.	665.	762.
Main-d'œuvre	 380	 342	 406

	EXERCICE 1866.	EXERCICE 1867.	EXERCICE 1868.
5° *On a pour les longueurs correspondantes à une viabilité.*			
Bonne.....	387 kil. 993 m.	399 kil. 652 m.	410 kil. 258 m.
Médiocre.....	104 960	85 942	77 697
Mauvaise.....	21 635	27 171	24 780
	514 kil. 588 m.	512 kil. 735 m.	512 kil. 735 m.

6° *Enfin la circulation moyenne en colliers, par jour, a été :*

	D'APRÈS LE RECENSEMENT OPÉRÉ		
	En 1859.	En 1864.	1re période de 1869.
Nombre de colliers à charge.....	312.2	335.2	344.4
Id. à vide.....	148.1	157.6	150.»
Id. à charge et à vide.	460.3	492.8	494.4
Circulation réduite.....	364.5	387.7	394.4

Exercice 1869. Le budget d'entretien, pour l'exercice 1869, s'élève au chiffre total de 378,100 fr., non compris une réserve de 22,300 fr. pour besoins imprévus. La somme de 378,100 fr., qui correspond à une moyenne de 737 fr. par kilomètre, sera régulièrement et utilement dépensée. On y ajoutera, sur la réserve, une somme de 7,500 fr. prélevée pour nécessités urgentes des routes départementales N^os^ 7 de Condé à Mons, 8 de Condé à Saint-Amand et 9 de Lille à Saint-Omer; mais il est impossible de prévoir, dès ce moment, si de nouvelles éventualités n'entraîneront pas de nouveaux et semblables appels de fonds d'ici au 31 décembre prochain.

Exercice 1870. Le crédit total demandé par l'Ingénieur en chef pour l'entretien des routes départementales du Nord pendant l'exercice 1870 est de 380,400 fr., supérieur de 2,000 fr. au crédit analogue de l'exercice 1869, non compris une réserve de 20,000, inférieure de 2,000 fr., à celle de 1869, de sorte que l'ensemble des prévisions atteint en 1870 le même chiffre qu'en 1869.

Ce crédit de 380,400 fr. fait ressortir le prix du kilomètre comme il suit :

Maximum : 1,385 fr. pour la route N° 25, dite de ceinture de Maubeuge, qui est de créatiou récente et a encore besoin d'un entretien améliorant;

Minimum : 443 fr. pour la route N° 1 de Lille à Valenciennes, qui est en bon état;

Moyenne : 742 fr. pour les 26 routes départementales du réseau.

On verra à l'article suivant que ce prix moyen ne saurait être réduit sans danger.

Quant aux propositions par route, elles se résument de la manière suivante :

Propositions pour l'entretien en 1870.

DÉSIGNATION DES ROUTES.	LONGUEURS. en empierrement.	LONGUEURS. en pavés.	LONGUEURS. Totales.	CRÉDITS alloués en 1869.	CRÉDITS proposés pour 1870.	DÉPENSE totale par kilomètre en 1869.	OBSERVATIONS.
	m	m	m	fr,	fr.	fr. c.	
N° 1, de Lille à Valenciennes.....	»	25.983	25.980	11,500	11,500	442 64	
— 2, de Lille à Ypres.....	»	15.322	15.322	14,500	14,500	946 35	Les différences, peu considérables d'ailleurs, qui existent entre les crédits proposés pour 1870 et ceux alloués pour 1869, sont expliquées et justifiées ci-après à l'article de chaque route.
— 3, de Douai à Tournai.....	»	16.038	16.038	8,000	8,000	498 81	
— 4, de Cambrai à Tournai.....	»	18.624	18.624	11,000	11,000	590 66	
— 5, d'Avesnes à Philippeville...	15.500	560	16.060	11,000	11,000	622 66	
— 6, de Landrecies à Chimay.....	35.419	6.208	11.627	35,000	35,000	840 80	
— 7, de Condé à Mons.....	»	9.025	9.025	6,700	8,000	855 50	
— 8, de Condé à St.-Amand.....	»	12.210	12.210	7,000	8,100	663 11	
— 9, de Lille à St.-Omer.....	»	32.800	46.322	23,000	23,000	669 25	
	»	13.522		9,000	9,000		
—10, de Valenciennes à Bohain...	»	20.000	42.135	20,000	20,000	806 93	
	»	22.135		15,000	15,000		
—11, de Cambrai à Guise.....	»	18.663	18.663	12,000	12,000	642 98	
—12, d'Avesnes au Quesnoy.....	19.188	8.463	27.651	20,000	20,000	723 30	
—13, de Maubeuge à Maroilles....	20.176	»	20.176	11,000	11,000	518 80	
—14, de Lille à Cambrai.....	»	22.302	22.302	22,000	22,000	896 78	
—15, de Dunkerque à Furnes.....	12.940	700	13.640	8,500	8,500	623 40	
—16, d'Estaires à La Bassée.....	1.490	3.800	5.290	5,500	5,500	1,039 69	
—17, de Morbecque à Aire.....	7.086	«	7.086	7,500	7,500	1,058 43	
—18, de Béthune à Armentières..	2.650	2.230	4.880	5,000	5,000	1,024 59	
—19, de Roubaix à St.-Amand....	»	24.761	43.567	11,000	11,000	596 33	
	»	18.806		15,000	15,000		
—20, de Cassel à la frontière.....	»	11.323	11.323	8,000	8,000	706 53	
— 21, de Bergues à St.-Momelin...	18.330	3 614	21.944	15,400	15,300	703 33	
—22, de Lille à Tourcoing.....	»	9.112	9.112	8,500	8,500	932 83	
—23, de Cambrai à Malplaquet...	»	19.230	52.788	13,500	14,000	848 53	
	26.558	7.000		31,500	32,000		
—24, d'Hélesmes à Denain.....	»	7.118	7.118	6,500	6,500	842 93	
—25, Ceinture de Maubeuge.....	1.525	280	1.805	3,000	2,500	1,777 78	
—26, Ceinture de Cambrai.....	2.047	»	2.047	2,500	2,000	1,224 30	
	m	m	m	fr.	fr.	fr. c.	
Totaux.....	162.909	349.826	512.735	378,100	380,400	737 42 moyenne.	
Réserve pour besoins imprévus.....				22,300	20,000		
				fr. 400,400	fr. 400,400		

Sur le crédit alloué en 1869 pour dépenses imprévues, il n'a été prélevé, à la date du présent rapport, qu'une somme de 7,500 fr. répartie comme il suit, savoir :

Route départementale	N° 7.	1,000 fr.	Entretien.
Id.	N° 8.	1,000	Entretien.
Id.	N° 9.	5,500	Restauration des ponts-tournant de la Motte-au-Bois et de Préavin.

II bis. — Entretien par route.

Dans les rapports qu'ils ont produits pour les délibérations des commissions syndicales et dans ceux qu'ils ont spécialement fournis pour la prochaine session du Conseil général, MM. les Ingénieurs ordinaires ont exposé avec des développements étendus, pour chaque route en particulier, tout ce qui se rattache à leur service et justifié l'emploi des crédits dépensés en 1868, à dépenser en 1869 et à allouer en 1870.

L'Ingénieur en chef peut donc se borner à résumer ici leurs appréciations en les complétant, au besoin, d'après les renseignements donnés antérieurement par ses prédécesseurs ou d'après ceux qu'il a pris lui-même sur les lieux et en s'attachant à ne négliger aucun point essentiel.

Route N° 1 de Lille à Valenciennes. — L'état de viabilité de cette route, revêtue d'une chaussée pavée dans toute sa longueur, reste satisfaisant en toute saison. Mais la chaussée éprouve un dépérissement qui, pour être lent, n'en est pas moins réel et progressif. Cette situation n'a rien d'inquiétant, ni de très-grave, surtout en présence de la diminution de la circulation. Mais il prendrait promptement d'alarmantes proportions si l'on réduisait le crédit ordinaire de l'entretien fixé depuis plusieurs années à 11,500 fr. et qui ne représente qu'une dépense de 443 fr. par kilomètre. Ce crédit n'atteint, en effet, que les 0,60 du crédit moyen afférent à l'ensemble du réseau, et, pour qu'il permette d'obtenir la situation existante, il faut, ce qui a lieu en effet, que les soins les plus intelligents et les plus consciencieux président à son emploi.

Les Ingénieurs demandent donc instamment que le crédit de 11.500 fr. soit maintenu, tant que la mise en service du chemin de fer de Lille à Valenciennes ne sera pas venue soulager cette route.

Ils réclament également sur l'exercice 1869 (Travaux neufs et de grosses réparations) une allocation de 3,177 fr. pour terminer les travaux de remaniement de la chaussée dans la traverse d'Auchy, commencés en 1868.

Route N° 2 de Lille à Ypres. — Lors de l'élaboration du programme de travaux de 1862, on constata que la chaussé de cette route, pavée dans toute son étendue, d'origine très-ancienne et construite avec parcimonie, était complètement ruinée sur une grande partie de sa longueur ; que les pavés étaient informes et de dimensions insuffisantes ; qu'enfin la fondation de sable avait perdu ses qualités les plus essentielles. Le sous-sol est d'ailleurs généralement de mauvaise nature ; aussi la sûreté elle-même de la circulation aurait-elle été compromise si des allocations spéciales n'étaient venues suppléer tous les ans, depuis 1863, à l'insuffisance de la dotation de l'entretien.

Cette dotation est relativement élevée pour une route pavée, puisqu'elle atteint le chiffre de 946 fr. par kilomètre. Mais, bien que son emploi soit fait de la manière la plus judicieuse, elle ne permet pas encore d'obtenir le nécessaire, car aux causes radicales énumérées plus haut, il faut ajouter l'influence d'une circulation très-considérable, les frais qu'entraînent le service et l'entretien de ponts mobiles importants et enfin les exigences de la présence du chef-lieu que cette route traverse et dessert directement.

Les faits les plus saillants qui en ressortent sont résumés et mis en regard des faits analogues constatés en 1866 et 1867 ainsi qu'il suit :

Dans cette situation, et en attendant que la construction du chemin de fer de Lille à Comines vienne décharger cette voie de terre, l'on est forcé, comme par le passé, de recourir aux ressources du budget extraordinaire, sur lequel les ingénieurs demandent encore cette année un crédit total de 33,250 fr. pour le remaniement de la chaussée entre Lille et Qussnoy et les grosses réparations qu'exige indispensablement le Pont-Rouge sur la Lys.

Route N° 3 de Douai à Tournai. — Cette route, pavée sur toute sa longueur, se maintient dans une situation satisfaisante à toutes les époques de l'année. Le peu de largeur de la chaussée, qui n'a que 4^m, et l'excès de bombement de la route, imposent aux voitures la nécessité de suivre toujours à peu près le même frayé et d'un autre côté la circulation présente une assez grande importance. Ces deux circonstances créent à l'entretien des difficultés très-sensibles que l'on parvient cependant à surmonter, malgré des ressources restreintes, au moyen de soins très-assidus qui arrivent même à réaliser des améliorations réelles.

On peut donc se borner à maintenir le crédit de 499 fr. par kilomètre qui a été alloué les années précédentes.

Route N° 4 de Cambrai à Tournai. — Cette ligne, entièrement pavée, malgré d'utiles améliorations déjà réalisées, est encore, parmi toutes les routes départementales de l'arrondissement de Douai, celle qui laisse le plus à désirer Elle dessert les mines d'Aniches, la station de Somain et le port de Marchiennes qui y entretiennent une circulation importante ; quelques unes de ses parties ont été primitivement construites avec un profil et des matériaux défectueux ; enfin son entretien, rendu plus difficile par la présence de terrains marécageux qu'elle traverse sur une assez grande étendue, a été longtemps tout-à-fait insuffisant. Toutes ces circonstances concourent à lui créer des besoins sérieux, auxquels il est satisfait, depuis plusieurs années, par des allocations spéciales qui ont permis de mettre son état de viabilité en voie de progrès réel. C'est surtout dans la traversée des villes de Somain et de Marchiennes, dans la section qui les sépare et dans la partie comprise entre Marchiennes et Orchies que l'on s'est attaché d'abord à porter le remède.

Les ressources du budget ne permettent pas d'augmenter le crédit d'entretien qui répond à 591 fr. par kilomètre et qui ne saurait être réduit sans de graves dangers.

LesIngénieurs demandent en outre une allocation de 6,000 fr. sur le budget extraordinaire de 1870, pour terminer le remaniement de chaussée entrepris en 1867 entre Marchiennes et Orchies.

Route N° 5 d'Avesnes à Philippeville. — La viabilité de cette route construite en empierrement sur toute sa longueur, sauf une étendue de 560^m à Solre-le-Château, est excellente en toutes saisons. Depuis son origine jusqu'à Solre-le-Château, la chaussée est assise sur une fondation, mais au-delà jusqu'à la frontière la fondation manque, et dans ces deux sections l'épaisseur de l'empierrement est devenue insuffisante.

Les nécessités budgétaires ne permettent pas d'augmenter le crédit d'entretien de manière à arriver à un entretien promptement amélioraut, mais il faut rigoureusement maintenir en 1870 le crédit de 623 fr. par kilomètre alloué en 1869, afin d'être sûr au moins de conserver strictement l'état actuel.

Un aqueduc à construire, à Solre-le-Château, nécessite une allocation spéciale de 3,500 fr. sur le budjet extraordinaire de 1870.

Route N° 6 de Landrecies à Chimay. — Cette route est pavée sur la sixième partie environ de sa

longueur. La section empierrée, qui a été l'objet de rechargements assez importants de 1863 à 1866, est en bon état. Quant à la chaussée pavée, elle n'est composée, dans les portions anciennes, que de matériaux très-irréguliers qui y rendent la circulation difficile et extrêmement désagréable. L'amélioration de l'empierrement a permis en 1867 de reporter les ressources dont on pouvait disposer sur les pavages, et cette section a reçu, de 1867 à 1869, des allocations qui, bien qu'assez modestes, ont permis cependant d'arriver à une situation très-sensiblement améliorée.

Le crédit d'entretien s'élève depuis plusieurs années à 841 fr. par kilomètre. Ce chiffre est nécessaire et suffisant, en attendant que la mise en service du chemin de fer d'Aulnoye à Anor ait soulagé cette route.

Les allocations spéciales demandées pour 1870 se montent à un total de 5,000 fr., comprenant une somme de 4,000 fr. pour l'élargissement du chemin de ceinture d'Avesnes, annexe de cette route, et un crédit de 1,000 fr. pour achat de terrain à Trélon.

Route N° 7 de Condé à Mons. — L'on poursuit, dans la mesure où les ressources le permettent, les améliorations nombreuses que réclame cette route pavée sur toute sa longueur. Mais son état général laisse tant à désirer et les crédits alloués chaque année sont si faibles, que les progrès du bien, quoique réels et sensibles, sont cependant très-lents. La construction de la chaussée est ancienne; elle a été faite en dehors de toutes les règles de l'art et l'on n'y a employé que des matériaux de rebut. Le vice originel, en même temps qu'il explique le mal constaté, ne permet pas l'espoir d'un remède prochain qui exigerait des sacrifices supérieurs aux ressources budgétaires.

Les parties ruinées ont été fortement flachées à la suite des dégels et des pluies; aussi a-t-on dû augmenter de 1,000 fr. cette année, par un emprunt sur le fond de réserve, le crédit d'entretien de cette voie de communication.

L'Ingénieur en chef regarde comme indispensable, ainsi que le Syndicat, d'élever le crédit d'entretien de 1870 à 8,000 fr., ce qui répond au taux, relativement faible eu égard à l'état de la route, de 855 fr. par kilomètre.

Une allocation spéciale de 8,000 fr. est demandée pour continuer les travaux de remaniement entrepris depuis plusieurs années.

Route N° 8 de Condé à Saint-Amand. — Cette route entièrement pavée comme la précédente offre sur quelques points le vice originel qui vient d'être signalé pour la route N° 7, et, ce qui est très-fâcheux, c'est que le mal existe aux deux extrémités de cette voie de communication, dans les parties mêmes où la circulation est rendue très-active par le voisinage d'exploitations houillères et les rivages de la Scarpe et de l'Escaut. On en poursuit du reste le remède avec persévérance et des résultats satisfaisants ont été obtenus.

Comme pour la route No 7 et pour les mêmes motifs, on a dû augmenter par un crédit supplémentaire de 1,000 fr. le budget d'entretien de 1869 de cette route. Il est tout à fait indispensable de maintenir au moins pour 1870, le crédit d'entretien ainsi augmenté, lequel fait revenir le prix du kilomètre à 663 fr., taux inférieur à la moyenne générale du réseau.

L'Ingénieur en chef demande en outre une allocation spéciale de 10,000 fr. pour continuer en 1870 les travaux de remaniement entrepris près de Saint-Amand en 1869.

Route N° 9 de Lille à Saint-Omer. — La viabilité de cette route, pavée sur toute sa longueur,

laisse encore à désirer dans la section comprise entre Armentières et Merville. Cette situation provient des conditions dans lesquelles elle a été construite. L'argile grasse sur laquelle elle est fondée ne peut procurer une assiette suffisante que par l'intermédiaire d'une couche très-épaisse de sable ou de matériaux solides fortement comprimés par le cylindrage. Une économie mal entendue a fait négliger cette mesure. La largeur de 3^m50 donnée au pavage ne pouvait pas non plus créer un obstacle efficace aux mouvements de surface et à l'altération du profil transversal. Les zônes en empierrement construites pour remédier à ces mouvements l'ont été trop tardivement pour atteindre complètement le résultat voulu. Les pavés, dont les joints s'étaient élargis et les bordures déversées, n'avaient plus la solidarité nécessaire pour la répartition des pressions dans toute l'étendue d'une même rangée transversale. Enfin le sable, pénétré par la glaise du sol avait perdu ses qualités les plus essentielles.

Aussi, dès l'origine, l'entretien a-t-il présenté des difficultés qui resteraient insurmontables avec les ressources qu'on y consacre, si ces ressources n'étaient pas augmentées chaque année par des crédits spéciaux applicables à des remaniements.

Entre Merville et Renescure, où la circulation est moins grande, la chaussée a pu être maintenue dans un état assez satisfaisant de viabilité, grâce à la construction, en temps opportun, de zônes empierrées.

Dans cet état de choses et tant que la construction du chemin de fer d'Armentières à Berguettes ne sera pas venue soulager cette route, il serait nécessaire d'augmenter le crédit d'entretien qui ne donne que 669 fr. par kilomètre. Les ressources ne le permettant pas, on ne peut se dispenser de suppléer à son insuffisance par des allocations applicables à des travaux de grosses réparations.

On demande, dans ce but, pour 1870 un crédit spécial de 11,000 fr. pour terminer le remaniement en cours d'exécution entre Saillie et la Gorgue, et deux autres crédits ,[l'un de 6,000 fr. pour un élargissement dans la traverse d'Estaires, l'autre de 2,600 fr. pour la reconstruction des flêches du pont-levis de la Meuse à Estaires.

Route N° 10 de Valenciennes à Bohain. — Cette route, entièrement pavée, est l'une des plus importantes du réseau départemental du Nord. Son mouvement commercial, déjà énorme, reçoit chaque année un développement plus considérable et il ne paraît pas qu'aucune ligne de fer doive venir dans un avenir prochain la soulager. La section comprise entre Solesmes et la gare du Câteau participe depuis plusieurs années à ce développement, qui reste cependant beaucoup plus grand entre le Câteau et le département de l'Aisne ; les charges de l'entretien s'en augmentent tous les ans et sa dotation est devenue insuffisante, bien qu'elle atteigne en moyenne le chiffre relativement élevé de 807 fr. par kilomètre. La chaussée supporte difficilement les épreuves auxquelles la soumet une circulation énorme et écrasante. Les matériaux anciens, dont la nature est plus que médiocre, s'écrasent en grande quantité sous l'action combiné du dégel et de la pression des voitures, et leur remplacement entraîne une dépense élevée de fourniture et de main-d'œuvre.

Il est donc bien essentiel de continuer à demander aux ressources extraordinaires le complément de crédits nécessaires pour assurer, à la fois, la conservation du capital compromis de la chaussée et la sûreté de la circulation. Aussi les Ingénieurs demandent-ils pour 1870 deux allocations spéciales, l'une de 15,000 fr. pour terminer les travaux commencés en 1869 aux abord de Busigny, l'autre de 12,000 francs pour travaux du même genre à faire dans la traverse de Solesmes.

Route N° 11 de Cambrai à Guise. — Cette route, qui est pavée sur toute son étendue, comme la précédente, offre une suite continue de déclivités assez fortes. Construite avec une chaussée de 3^m00

seulement et en butte à une circulation croissante, elle a été longtemps d'un entretien difficile et coûteux. Les voitures, même les plus petites, ne pouvant se croiser sur la chaussée, étaient forcées de déborder, et elles ne le faisaient sur les accotements, qui étaient en terre, qu'en y creusant des ornières profondes, irréparables pendant la plus grande partie de l'année, et compromettantes à la fois pour la conservation de la chausée qu'elles laissaient sans appui et pour la sûreté de la circulation.

La construction des zônes empierrées, poursuivie avec persévérance depuis plusieurs années, a remédié au mal sur une grande longueur de la route. Il ne s'agit que de continuer pour arriver dans un avenir prochain à une situation tout-à-fait satisfaisante.

Le crédit d'entretien qui donne une dépense moyenne de 643 fr. par kilomètre, suffira en 1870 comme il a suffi en 1869, mais c'est à la condition que les allocations spéciales seront maintenues, et les Ingénieurs demandent de ce chef un crédit de 15,000 fr. pour continuer les travaux de consolidation de chaussée commencées en 1869.

Route N° 12, d'Avesnes au Quesnoy. — La viabilité de cette route qui, sur une longuenr de 29 kilomètres n'a que 8 kilomètres de pavages, est restée satisfaisante pendant toute l'année. Mais l'expérience a prouvé qu'il serait très-périlleux d'en réduire le crédit d'entretien qui n'a été que de 723 fr. par kilomètre en 1869. On propose donc de maintenir ce chiffre pour 1870.

Quant aux allocations spéciales pour travaux neufs et de grosses réparations, les Ingénieurs demandent 3,000 fr. pour la rectification à l'entrée du Quesnoy (solde), 1,000 fr. pour la reconstruction du pont de Berlaimont (solde), 900 fr. pour le remaniement de la chaussée dans la traverse de Jolimetz (solde), et enfin 7,850 fr. pour l'exhaussement de la chaussée dans la traverse de l'Aulnoye..

Route N° 13, de Maubeuge à Maroilles. — Cette route, en empierrement sur toute sa longueur, est dans un état très-satisfaisant de viabilité, sauf un peu de fatigne aux abords de la station d'Aulnoye. Les sondages annuels constatent que la chaussée conserve son épaisseur, qui est d'ailleurs suffisante pour une circulation assez restreinte.

Dotée, il y a quelques années, d'un crédit d'entretien de 570 fr. par kilomètre, cette route a été réduite à 519 fr. Cette allocation est suffisante, mais il serait dangereux de la diminuer encore.

Sur les fonds de grosses réparations, il y aura lieu d'affecter à la route départementale N° 13, un crédit de 7,500 fr. en 1870, pour la construction du pont de Leval.

Route N° 14, de Lille à Courtray et au Blanc-Four, par Roubaix et Tourcoiag. — Cette route dessert la région du Nord, la plus dense en population et la plus riche en industrie. Les villes et les villages, se succédant sans solution de continuité sur tout son parcours, ne forment, en quelque sorte, qu'une seule traverse de 22 kilomètres de longueur et donnent lieu à une circulation tout-à-fait exceptionnelle de voitures de roulage; de voitures suspendues et de piétons. C'est pour satisfaire aux exigences de cette situation, que le Conseil général a prescrit l'établissement d'un profil mixte, composé d'une chaussée pavée de 5 mètres de largeur, bordée d'un côté par un empierrement de 2 mètres à 2 mètres 50, et de l'autre par un trottoir.

Cette disposition, que complète une plantation bien réussie sur chaque rive, est incontestablement parfaite; mais on conçoit qu'elle entraîne un entretien très-coûteux. A cette cause de dépense s'en ajoute une autre résultant de l'état de ruine dans lequel se trouvent certaines parties très-importantes et très-fréquentées, telles que la section comprise entre les villes de Roubaix et Tourcoing. Le crédit de

22.000 fr. affecté en 1868 et 1869 à l'entretien, est encore inférieur de 6,000 fr. à celui qu'exigerait cet entretien pour être normal.La ville de Tourcoing demande instamment que ce créditsoit augmenté, mais pour ne pas engager l'avenir avant que l'expérience ait prononcé, l'Ingénieur en chef propose de maintenir le chiffre de 1869, sauf à l'augmenter en cours d'exercice par un crédit supplémentaire de 6,000 fr. à imputer, comme en 1868, sur les fonds de réserve, si les besoins des autres routes ne s'y opposent pas d'une manière absolue.

On ne saurait en outre se dispenser de pourvoir à l'insuffisance de l'entretien par des allocations de grosses réparations, en affectant à l'achèvement du projet de remaniement, en cours d'exécution entre Roubaix et Tourcoing, une somme de 8,000 fr. et en accordant un second crédit de 10,000 fr. pour commencer l'exécution d'un second projet en continuation de celui-ci :

Route N° 15, de Dunkerque à Furnes. — Cette route, qui n'offre que 7 hectomètres de pavage sur son étendue totale de 14 kilomètres, a souffert de la sécheresse exceptionnelle de 1868. Elle est fort exposée auxvents de mer et l'empierrement s'y désagrége promtpement et facilement. Néanmoins, oomme le sous-sol est sec et solide, comme aussi la route est établie à un niveau notablementsupérieur aux terres riveraines et bordée d'un canal, elle se conserve bien.

Il y a lieu cependant d'y veiller de près, et, comme d'ailleurs la traverse de Dunkerque supporte une circulation exceptionnelle, il convient de maintenir sans réduction en 1870, et tant que la mise en service du chemin de fer de Dunkerqne à Furnes n'aura pas soulagé cette route, le crédit de 623 fr. par kilomètre afférent à l'exercice 1869.

Route N° 16, d'Estaires à La Bassée. — Cette route présente aujourd'hui un kilomètre et demi de pavage contre près de 4 kilomètres d'empierrement, La chaussée est établie sur un terrain glaiseux et humide, et la construction du chemin de Lille à La Bassée a augmenté sensiblement la circulation sur cette route. Son état de viabilité est satisfaisant, surtout depuis 1868, époque où l'on a remplacé l'empierrement par un pavage à la sortie de La Bassée, section le long de laquelle les fabriques de sucre mettent en silos les approvisionnements de betteraves qu'elles réservent pour les moments critiques de la mauvaise saison, pendant lesquels les champs sont inabordables pour les voitures.

Le crédit d'entretien fixé depuis plusieurs années à 1,040 fr. par kilomètre, ne saurait absolument être réduit.

Route N° 17, d'Hazebrouck à Aire. — La chaussée de cette route, qui est tout entière en empierrement, a été construite avec des matériaux très-impurs qui se désagrégent facilement sous l'influence d'une humidité ou d'une sécheresse prolongée; elle repose, sans l'intermédiaire d'une fondation de blocage, sur un terrain d'argile plastique ; enfin, la culture de la betterave a pris, depuis quelques années, une extension considérable dans la région qu'elle traverse. Ces conditions sont des plus défavorables pour l'entretien. Aussi, malgré l'élévation des dépenses annuelles qui atteignent le chiffre de 1,058 fr. par kilomètre, et les soins extrêmes que l'on apporte dans leur emploi, l'empierremeut éprouve-t-il une usure telle, que l'on se trouve obligé de lui restituer son épaisseur normale par des rechargements périodiques opérés en moyenne tous les quatre ans. Le crédit, alloué pour l'entretien durant le exercices précédents, doit donc être tout au moins maintenu.

Route N° 18, d'Armentières à Béthune. — La partie pavée de cette route, qui a une étendue de 2,230 mètres, a été sensiblement améliorée par des travaux d'élargissement et de construction de

trottoirs, mais comme elle a été primitivement construite avec des matériaux imparfaits et aujourd'hui fort anciens, elle ne peut être conservée dans un état suffisant de viabilité qu'à l'aide d'un entretien difficile et coûteux.

La partie empierrée, de 2,650 mèt. de longueur, est établie sur un terrain bas, composé d'argile glaiseuse et maintenu dans un état constant d'humidité par le voisinage des eaux qui remplissent les fossés jusqu'au niveau des accotements. Cette situation essentiellement mauvaise se trouve aggravée, d'un côté par les faibles dimensions de l'empierrement qui n'a que 3 mèt. 00 de largeur, et de l'autre par la présence d'une fondation de marne qui passe à l'état de laitance au dégel, et tend à s'infiltrer à travers la chaussée de manière à en altérer la constitution intime. Le rechargement qui s'achève en 1869 aura rétabli partout l'épaisseur normale de la chaussée; mais on ne saurait sans de très-graves dangers réduire le crédit d'entretien, bien qu'il atteigne le taux élevé de 1,025 fr. par kilomètre pour les deux sections.

Route N° 19, de Roubaix à Saint-Amand. — Cette route, entièrement pavée, doit être divisée, au point de vue de sa viabilité, en trois sections.

La section de Roubaix à la frontière belge, par Lannoy et Toufflers, est extrêmement fréquentée. Les transports des matérieux expédiés de Tournay y constituent une circulation très-considérable et écrasante, et l'activité industrielle y appelle en outre un mouvement considérable de piétons. Le Conseil général a reconnu depuis longtemps que, dans de semblables conditions, la viabilité ne pouvait être suffisamment garantie qu'à l'aide d'une chaussée pavée de 5 mètres, bordée d'un côté par une zône empierrée d'un mètre au moins, et de l'autre par un trottoir. Un premier projet dressé à cet effet sera terminé en 1870 au moyen d'une allocation spéciale de 11,000 fr. demandée ci-après, et un second projet en continuation de ce travail est présenté cette année avec proposition d'une allocation de 20,000 fr.

Dans la section de Lannoy à Ascq et à Mouchin, la chaussée se compose de la réunion d'un certain nombre d'anciens pavages communaux, construits d'une manière très-parcimonieuse, sur des dimensions insuffisantes et avec des matériaux défectueux. Elle laisse beaucoup à désirer sous le rapport du tracé et du profil, et il n'est pas possible de l'entretenir convenablement avec les ressources ordinaires. Les travaux de remaniement, poursuivis avec persévérance depuis plusieurs années, et pour la continuation desquels une allocation de 14,000 fr. est demandée pour 1870, constituent de très-précieuses améliorations.

Sur la dernière section, comprise entre Mouchin et Saint-Amand, la chaussée a été construite en 1847 pour une ligne vicinale de grande communication; elle n'a que 3 mèt. 00 de largeur; mais, jusqu'à ce moment, elle suffit aux besoins, qui sont restreints, et son état de viabilité reste satisfaisant.

Le crédit d'entretien a été fixé, pendant les dernières années, à la somme de 26,000 fr., qui ne représente qu'une dépense de 596 fr. par kilomètre, somme qui serait tout-à-fait insuffisante, si l'on n'avait comme complément les ressources des allocations spéciales. C'est donc sous cette réserve que les Ingénieurs proposent le maintien du crédit de 1869.

Route N° 20, de Cassel à la frontière belge. — Cette route, toute en pavage, est en bon état entre Cassel et Steenwoorde; mais, sur les six derniers kilomètres, elle a besoin d'un remaniement général. Les faibles dimensions et l'irrégularité des pavés, l'épaisseur insuffisante de la fondation de sable, les déclivités du profil longitudinal, la nature argileuse du sol, l'ombrage des plantations riveraines et l'encaissement de la voie dans des tranchées plus ou moins profondes dont les talus s'éboulent, rendent

l'entretien du pavage et des accotements difficile et dispendieux. Le crédit qui a été réglé les années précédentes à la somme de 8,000 fr. et qui correspond à une dépense de 707 fr. par kilomètre, ne saurait être réduit.

La construction des zônes empierrées, qui pourra être terminée en 1870 au moyen d'une allocation spéciale de 3,200 fr., réalisera en fait une amélioration très-appréciée par la circulation.

Route N° 21, de Bergues à Saint-Momelin. — Les parties pavées de cette route, qui ont une longueur de 3,614 mèt., ont convenablement résisté pendant la campagne 1868-1869. La chaussée empierrée de 18,330 mèt. de développement, a pu aussi être maintenue en bon état, à l'exception de la partie comprise entre Lederzeele et le chemin de Nieurlet, en butte à une grande circulation par les transports d'engrais et d'amendements du Pas de-Calais. La chaussée de cette section, composée de matériaux médiocres, assise sur un sol glaiseux, et encaissée entre les terres riveraines ou bordée de haies, continue à donner lieu à des ébouages exceptionnels et appauvrissants. Cette situation, très-marquée en ce point, se rencontre plus ou moins ailleurs, et en somme ce n'est qu'avec des peines infinies que l'on réussit à maintenir sur cette route une viabilité satisfaisante avec le crédit de 703 fr. par kilomètre dont elle jouit, et qui est encore demandé pour 1870, sous la réserve d'une allocation spéciale de 10,000 fr., pour terminer les travaux d'amélioration entrepris en 1869 dans les traverses de Bollezeele et de Saint-Momelin.

Route N° 22, de Lille à Tourcoing. Cette route, entièrement pavée, est d'un entretien difficile et coûteux. Entre la route impériale N° 17 et Marcq, elle est établie sur un terrain maintenu dans un grand état d'humidité par le voisinage de la Marque canalisée ; sa circulation est très-forte ; les usines et les bâtiments s'y multiplient. De Marcq à Mouveaux, la circulation reste considérable, et sur plus de 1,600 mèt. la chaussée est composée de vieux pavés, mal taillés et sous lesquels la couche de sable n'existe plus. Enfin, de Mouveaux à Tourcoing les bâtiments se succèdent presque sans interruption, et l'écoulement des eaux est difficile.

Ces diverses circonstances expliquent et justifient le crédit relativement élevé qui est consacré à l'entretien. Ce crédit représente une dépense de 933 fr. par kilomètre. On propose de la maintenir pour 1870 ; mais il est à peine suffisant, et toute réduction compromettrait sérieusement la sûreté de la circulation.

On demande une allocotion spéciale de 5,000 fr. pour terminer les travaux d'élargissement de chaussée en cours d'exécution sur la branche de Marcq depuis 1868.

Route N° 23, de Cambrai à la frontière, par Solesmes, Bavay et Malplaquet. — La section comprise entre Cambrai et Solesmes, est pavée sur toute sa longueur ; sa chaussée n'a en général que 3 mètres de largeur ; elle a été construite avec une extrême parcimonie, pour un chemin vicinal et pour un état de choses que le développement de l'industrie et l'établissement du chemin de fer des houillères ont profondément modifié. Cette circonstance se trouve aggravée par la présence d'une quantité considérable de pavés tendres que l'action des gels et dégels désagrége, et par l'existence de rampes nombreuses sur lesquelles on ne peut prévenir, ni souvent réparer les débords qui se forment le long de la chaussée, et qui ne sont pas moins compromettants pour sa conservation que pour la sûreté de la circulation. L'établissement de zônes empierrées, qui se poursuit depuis plusieurs années, a déjà très-sensiblement atténué ce dernier et grave inconvénient. Il est évident d'ailleurs que dans de semblables conditions, l'entretien ne peut être que très-difficile et très-coûteux.

La section comprise entre Solesmes et Bavay a été l'objet de travaux importants de consolidation, mais, comme la nature argileuse du terrain sur lequel la chaussée empierrée est établie, ne lui procure pas une assiette suffisamment solide et résistante, comme aussi l'usure de l'empierrement est loin de se trouver compensée par les emplois annuels de matériaux, l'entretien exige beaucoup de travaux et de dépense, et l'on doit s'attendre en outre à être dans l'obligation de renforcer prochainement cette route par un rechargement général.

Sur la dernière section, de Bavay à la frontière, la chaussée est plus que compromise par une usure considérable dont il est impossible d'arrêter les progrès avec les ressources actuelles de l'entretien ; aussi, a-t-on dû prendre le parti de convertir l'empierrement en pavage entre le chemin de Longueville et la frontière.

Le crédit de 45,000 fr. alloué pendant les années précédentes, représente une dépense de 702 fr. par kilomètre sur la première section, et de 938 fr. sur les deux autres. Malgré l'élévation relative de ces chiffres, la situation anormale, dans laquelle se trouve une grande partie de la route, les rend insuffisants. Il convient de les augmenter cette année en portant le crédit total à 46,000 fr. au moyen de deux emprunts de 500 fr. faits aux routes N^os^ 25 et 26. Mais on doit s'attendre, néanmoins, a recourir en outre aux allocations spéciales pour grosses réparations, et peut-être même au fonds de réserve en cours d'exercice en ce qui touche la 2^e^ section.

On demande pour 1870 deux allocations spéciales ; savoir : un crédit de 15,000 fr. pour le remaniement des parties les plus défectueuses de la chaussée sur la 1^re^ section, l'élargissement de la rampe de Saint-Pithon et l'établissement de zônes empierrées sur les rampes de Saint-Aubert et de Rieux ; une somme de 10,000 fr. pour terminer le projet de pavage entrepris cette année entre le poste de la douane et la frontière.

Route N° 24, d'Hélesmes à la Pyramide de Denain. — Cette route, totalement pavée, dessert l'un des centres industriels les plus importants du département et reçoit une circulation considérable de lourds transports. Sa chaussée, établie sur 3 mètres seulement de largeur, ne pouvait résister à de semblables fatigues et sa viabilité laissait à désirer pendant la mauvaise saison. Les travaux de réparation exécutés depuis plusieurs années sur cette route l'ont très-sensiblement améliorée, et elle sera en parfait état dans deux ans quand la partie du programme de 1862 qui s'y rapporte sera épuisée.

Toutefois, le crédit d'entretien, qui est de 913 fr. par kilomètre depuis plusieurs années, n'est que strictement suffisant et ne saurait être réduit.

Quant aux allocations spéciales, on demande pour 1870 un crédit de 7,300 fr. 10 c. pour terminer les travaux d'élargissement de chaussée entrepris en 1868.

Route N° 25, dite de ceinture de Maubeuge. — Cette route, de création récente, a été établie en partie sur des remblais qui, par l'effet de leur tassement, avaient altéré le profil transversal de la chaussée. Aussi réclama-t-elle pendant quelque temps un entretien confortatif, et dut-elle absorber durant plusieurs années un crédit annuel de 3,500 fr. Cette allocation fut réduite, d'abord de 300 fr. en 1866, puis de 200 fr. ; aujourd'hui elle est de 3,000 fr. Elle peut encore être diminuée cette année de 500 fr. à reporter sur la route N° 23, ce qui lui laissera encore un crédit moyen de 1,385 fr. par kilomètre, qui paraît suffisant pour amener à l'état normal d'entretien la partie pavée de 280 mètres de longueur, qui est composée de matériaux de très-médiocre qualité et que l'on ne peut réemployer après le démontage.

Route N° 26, ceinture de Cambrai. — Le chemin vicinal de grande communication N° 75, formant ceinture autour de Cambrai, a été classé route départementale par décret du 31 juillet 1865. La mise en état de cette route, totalement empierrée, a donné lieu à une dépense de 38,000 fr. et a été terminée en 1867 ; et pour faire face aux besoins toujours plus grands d'une chaussée neuve quand elle est empierrée, on en a porté et maintenu, pendant quatre ans, le crédit d'entretien à la somme de 2,500 fr. qui représente une dépense moyenne de 1,221 par kilomètre.

Il paraît possible aujourd'hui de réduire ce crédit d'une somme de 500 fr. qui serait reporté sur le budget d'entretien de la 1re section de la route départementale N° 23, et il restera encore à la route N° 26 une somme de 977 fr. par kilomètre, supérieure à la moyenne de l'ensemble du réseau.

III. — Travaux neufs et de grosses réparations.

Les développements étendus et très-consciencieux qui viennent d'être présentés sur la question du service d'entretien, semblent de nature à édifier complètement le Conseil général sur la situation de ce service. Ils montrent jusqu'à l'évidence combien il serait désirable que la dotation de l'entretien pût atteindre au moins le chiffre de 420,000 fr., considéré comme normal il y a sept ans, et combien sont indispensables les ressources extraordinaires au moyen desquelles on supplée à son insuffisance actuelle et aux effets désastreux qu'il aurait inévitablement produits sans cette sage et intelligente mesure.

Exercice 1868.

Les allocations imputées sur ces ressources pour travaux neufs et de grosses réparations se sont élevées en 1868 à la somme totale de 264,387 fr. 36 c., non compris une somme de 323 fr. payée par la commune d'Auchy.

Ces allocations ont été réparties comme suit :

Route N° 1, de Lille à Valenciennes. . .	Remaniement dans la traverse d'Auchy (dont 323 fr. à la charge de la commune)	9,500	»
— 2, *de Lille à Ypres*	Remaniement. Acquisition de terrain. . .	5 991	»
— 4, *de Cambrai à Tournai.* . .	Ramaniemement entre Marchiennes et Orchies.	7,000	»
— 5, *d'Avesnes à Philippeville.* .	Remaniement de la chaussée empierrée. .	4,200	»
— 6, *de Landrecies au Quesnoy* .	Remaniement de la chaussée pavée . . .	8,000	»
— 7, *de Mons à Condé.*	Remaniement et convertissement en pavage de la chaussée mixte.	8,000	»
— 8, *de Condé à St.-Amand.* . .	Remaniement de quelques unes des parties les plus défectueuses.	3,000	»
— 9, *de Lille à Saint-Ouer.* . .	Remaniement et élargissement à 4 mètres de la chaussée sur les territoires d'Armentières et de Sailly.	7,230	13
	Restauration d'ouvrages d'art	6,000	»
	Reconstruction des tabliers des ponts et aqueducs d'Estaires et réparations diverses à d'autres ponts.	35,000	»
	A reporter	93,921	13

	Report	93,921	13
— 10, *de Valenciennes à Rohain.*	Remaniement et élargissement de la chaussée pavée dans la traverse de Busigny et établissement de zônes empierrées le long des rampes d'Honnechy et de Busigny	13,000	»
	Élargissement et remaniement de la chaussée entre la Briquette etFamars. . . .	8,000	»
— 11, *de Cambrai à Guise.* . .	Élargissement de la chaussée dans les traverses de Walincourt et d'Esnes, sur une longueur de 110 mètres, et établissement de zônes empierrées le long des rampes des Guillemins et d'Esnes, sur une longueur de 13,000 mètres	15,000	»
	Rechargement	4,000	»
— 12, *d'Avesnes au Quesnoy.* . .	Construction de gares de dépôts de matériaux.	2,000	»
	Remaniement de chanssée et amélioration dans Berlaimont.	5,087	83
Route N° 13, de Maubeuge à Maroilles.	Consolidation de la chaussée d'empierrement près de la station d'Aulnoye et restauration d'ouvrages d'art . . .— . . .	4,000	»
	Reconstruction de la chaussée dans la traverse de Tourcoing	10,000	»
— 14 *de Lille à Courtrai et au Blanc-Four, par Roubaix et Tourcoing* . .	Remaniement et élargissement de chaussée entre Roubaix et Tourcoing	10,000	»
	Élargissement de la route au viaduc de Tourcoing, à la traversée du chemin de fer du Nord	13,500	»
— 15 *de Dunkerque à Furnes.* .	Élargissement du passage militaire N° 16 des fortifications de Dunkerque. . . .	9,100	»
— 16, *de la Bassée à Estaires* .	Transformation de l'empierrement en pavage aux abords de La Bassée	15,000	»
— 18, *d'Armentières à Béthune.*	Rechargement et élargissement de la chaussée empierrée	5,000	»
	Remaniement et élargissement de la chaussée entre Roubaix et Lannoy	8,000	»
— 19, *de Roubaix à St.-Amand.*	Remaniement entre les bornes kilométriques 17,k 350 et 17,k 800. Assainissement au moyen de fils d'eau de la traverse de Cysoing sur 200 m. de longueur. . .	5,500	»
	Élargissement du pont de Steenworde . .	969	99
— 20, *de Cassel à la frontière.* .	Établissement de zônes empierrées . . .	4,050	»
	Remaniement de quelques parties de chaussée entre Mouveaux et Tourcoing. . .	3,000	»
— 22, *de Lille à Tourcoing.* . .	Elargissement à 4 m. 50 de la partie pavée sur la branche de Marcq	10,000	»
	Remaniement et élargissement de la chaussée dans la traverse de Saint-Waast, établissement de zônes.	15,000	»
— 23, *de Cambrai à la frontière par Solesmes et Bavay* .	Conversion de l'empierrement en pavage sur 760 m. de longueur vers la frontière.	11,874	87
	A reporter	266,003	80

		Report	266,003 80
Route N° 24, d'Hélesmes à la pyramide de Denain	Élargissement de la chaussée entre Hélesmes et le chemin de fer d'Anzin à Somain.		14,504 13
		TOTAL des crédits alloués . . .	280,507 95

Sur le crédit de 9,500 fr., alloué pour la route départementale N° 1, la commune d'Auchy a contribué pour . . . . . 323 »

Sur le crédit alloué pour la réparation des ponts et aqueducs d'Estaires, sur la route départementale N° 9, une somme de 15,797 fr. 59 n'a pu être dépensée, le syndicat ayant demandé l'ajournement de la reconstruction du deuxième pont, afin de ne pas interrompre le transport des betteraves. L'Ingénieur en chef demande donc le report de ces 15,797 fr. 59 sur l'exercic 1869, ci. . . . . 15,797 59 } 16,120 59

TOTAL des dépenses faites en 1868 (Voir le tableau ci-joint) . . . 264387 36

Ces crédits ont reçu la destination qui leur avait été assignée par le Conseil général. Les travaux qu'ils concernent ont été l'objet d'adjudications régulières, et leur exécution n'a rien laissé à désirer. Ils ont réalisé des améliorations durables qui présentaient toutes un caractère d'impérieuse nécessité.

Conformément au désir exprimé par le Conseil général, l'Ingénieur en chef joint au présent rapport un tableau synoptique des dépenses faites en main-d'œuvre et en fournitures de matériaux. Ce tableau permet de constater que la très-grande partie des crédits non employés en travaux d'art l'a été en fourniture de matériaux. Il se résume en effet ainsi qu'il suit :

Fournitures	Pavés	624,481	représentant une dépense de .	177,392 99
	Sable.	5,461		
	Empierrement	5.428		
Main-d'œuvre.				39,121 97
Travaux d'art.				34,372 40
Élargissement du viaduc de Tourcoing				13,500 »
			TOTAL pareil . . .	264,387 36

Exercices 1869 et 1870.

Les travaux autorisés pour 1869 sont tous en bonne voie d'exécution ; ils continuent les indispensables améliorations dont le programme a été approuvé en principe par le Conseil général en 1862, et dont on poursuit la réalisation depuis lors. Les crédits recevront l'emploi pour lequel ils ont été ouverts. On s'attache à diriger cet emploi de manière à reconstituer le capital appauvri des chaussées et à ne faire que des travaux solides et durables. Rien n'est donné au luxe, et la plus rigoureuse économie est apportée dans toutes les dépenses.

L'importance et la destination de ces crédits, ainsi que la situation des travaux auxquels ils se rapportent, se trouvent d'ailleurs rappelées dans les deux tableaux ci-après qui présentent les propositions de l'Ingénieur en chef pour 1870.

Ces propositions sont divisées en deux parties, suivant le désir manifesté antérieurement par le Conseil général. La première partie comprend les travaux prévus au programme de 1862, et la deuxième partie les travaux non compris dans ce programme, mais que l'on a été et que l'on sera contraint d'entreprendre, pour obéir à des nécessités imprévues et auxquelles on ne saurait se dérober.

La première partie de ces travaux se résume de la manière suivante :

Propositions pour les travaux de grosses réparations en 1870. (1re Partie).

Nos des articles	DÉSIGNATION DES ROUTES et INDICATION DES TRAVAUX.	MONTANT des projets.	CRÉDITS ALLOUÉS avant 1869.	CRÉDITS ALLOUÉS en 1869.	CRÉDITS proposés pour 1870.	RELIQUATS à solder ultérieurement.	OBSERVATIONS.
	Route N° 1, de Lille à Valenciennes.						
1	Remaniement de la chaussée dans la traverse d'Auchy.	19,000 »	9,500 »	6,000 »	3,177 »	»	Il reste à allouer la somme de 3,500 fr. pour terminer les travaux en 1870. La commune devant supporter les frais de transport des matériaux évalués à 323 fr., l'on n'a besoin sur les fonds du département que du crédit ci-contre.
	Route N° 2, de Lille à Ypres						
2	Remaniement de quelques-unes des parties les plus défectueuses de la chaussée. — Acquisition de terrain dans la traverse de Lille.	25,000 » 5,000 25	24,999 19	5,001 06	»	»	Les travaux ont été terminés en 1868. Le crédit de 5,001 fr. 06 c. ouvert en 1869 a pour objet le paiement d'une indemnité de terrain allouée par le Conseil général au sieur Delobel, par suite de l'incendie de sa maison, située à Lille.
2 bis.	Remaniement entre Lille et Le Quesnoy	63,500 »	»	»	30,000 »	33,500 »	*Voir le projet ci-joint extrait du programme de* 1862.
	Route N° 4, de Cambrai à Tournai.						
3	Remaniement de la chaussée entre Marchiennes et Orchies . .	18,000 »	12,000 »	6,000 »	»	»	Les travaux seront achevés en 1869.
	Route N° 5, d'Avesnes à Philippeville.						
4	Rechargement	3,000 »	»	3,000 »	»	»	Idem.
	Route N° 6, de Landrecies à Chimay.						
5	Remaniement de la chaussée pavée.	18,200 »	12,000 »	6,200 »	»	»	Idem.
	Route N° 7, de Condé à Mons.						
6	Remaniement de la chaussée et convertissement en pavage de la chaussée mixte	35,700 »	10,500 »	10,000 »	8,000 »	7,200 »	Continuation des travaux en cours d'exécution.
	Route N° 8, de Condé à Saint-Amand.						
7	Remaniement de quelques-unes des parties les plus défectueuses de la chaussée.	36,000 »	35,778 67	221 33	»	»	Travail aujourd'hui terminé.
8	Achèvement des remaniements des chaussées pavées près de Saint-Amand	30,000 »	»	10,000 »	10,000 »	10,000 »	Achèvement des travaux en cours d'exécution.
	Route N° 9, de Lille à Saint-Omer.						
9	Remaniement entre Sailly et La Gorgue	25,000 »	»	14,000 »	11,000 »	»	Idem.
	A reporter			60,421 39	62,177 »		

Propositions pour les travaux de grosses réparations en 1870. (1re Partie).

Nos des articles.	DÉSIGNATION DES ROUTES et INDICATION DES TRAVAUX.	MONTANT des projets.	CRÉDITS ALLOUÉS avant 1869.	CRÉDITS ALLOUÉS en 1869.	CRÉDITS proposés pour 1870.	RELIQUATS à solder ultérieurement.	OBSERVATIONS.
	Report	. . . . .	. . . . .	60,421 39	62,177 »		
	Route N° 10, de Valenciennes à Bohain						
10	Remaniement et élargissement à 5 mètres de la chaussée pavée dans la traverse de Busigny, sur une longueur de 1,040 mèt., et établissement de zônes empierrées le long des rampes d'Honnechy et de Busigny	28,000 »	13,000 »	15,000 »	»	»	Les travaux seront terminés en 1869.
11	Elargissement et remaniement de chaussée entre La Briquette et Famars, et construction de trottoirs	29,000 »	12,000 »	17,000 »	»	»	Idem.
12	Remaniement dans la traverse de Busigny. Elargissement de la traverse et du pont de Montay. Rectification de la rampe des Essarts	25,000 »	»	»	15,000 »	10,000 »	*Voir les projets ci-joints extraits du programme de* 1862.
13	Consolidation et assainissement de la traverse de Solesmes. Substitution d'un pavage à la zone empierrée entre Valenciennes et la Briquette sur 1,300 mètres de longueur. Elargissement entre Famars et Valenciennes	55,000 »	»	»	12,000 »	43,000 »	*Idem.*
	Route N° 11, de Cambrai à Guise.						
14	Elargissement à 5 mètres de la chaussée pavée dans les traverses de Walincourt et d'Esnes, sur une longueur de 110 m. et établissement de zones empierrées le long des rampes des Guillemins et d'Esnes, sur une longueur de 13,000 mètres .	50,000 »	15,000 »	10,000 »	15,000 »	5,000 »	Continuation des travaux en cours d'exécution.
	Route N° 13, de Maubeuge à Maroilles.						
15	Consolidation de la chaussée d'empierrement près de la station d'Aulnoye et restauration d'ouvrages d'art	8,000 »	4,000 »	4,000 »	»	»	Les travaux seront terminés en 1869.
	Route N° 14, de Lille à Courtrai et au Blanc-Four, par Roubaix et Tourcoing.						
16	Reconstruction de la chaussée dans la traverse de Tourcoing .	50,000 »	57,637 86	22,362 14	»	»	Idem.
17	Remaniement et élargissement entre Roubaix et Tourcoing . .	40,000 »	20,000 »	12,000 »	8,000 »	»	Achèvement des travaux en cours d'exécution.
	Route N° 15, de Dunkerque à Furnes.						
18	Elargissement du passage militaire N° 16 des fortifications de Dunkerque	9,300 »	9,100 »	200 »	»	»	Les travaux seront terminés en 1869 et compléteront la mise en état de l'ensemble de la traversée des fortifications, ainsi que la réalisation du programme de 1862.
	A reporter	. . . . .	. . . . .	140,984 53	112,177 »		

Propositions pour les travaux de grosses réparations en 1870. (1re Partie).

Nos des articles.	DÉSIGNATION DES ROUTES et INDICATION DES TRAVAUX.	MONTANT des projets.	CRÉDITS ALLOUÉS avant 1869.	CRÉDITS ALLOUÉS en 1869	CRÉDITS proposés pour 1870.	RELIQUATS à solder ultérieurement.	OBSERVATIONS.
	Report	. . . . .	. . . . .	140,984 53	112,177 »		
19	Elargissement du pont du sas octogonal et remaniement de la chaussée aux abords de cet ouvrage	3,400 »	»	3,400 »	»	»	Les travaux seront terminés en 1869 et compléteront la mise en état de l'ensemble de la traversée des fortifications, ainsi que la réalisation du programme de 1862.
	Route N° 16, d'Estaires à la Bassée.						
20	Transformation de l'empierrement en pavage aux abords de La Bassée	34,000 »	15,000 »	19,000 »	»	»	Travail terminé.
	Route N° 17, de Morbecque à Aire.						
21	Reconstruction du pont de la Melde à frais communs avec le département du Pas-de-Calais.	6,300 »	»	3,150 »	»	»	Travail terminé en 1869. Le département du Pas-de-Calais a pris en charge la moitié de la dépense.
	Route N° 18, d'Armentières à Béthune.						
22	Rechargement et élargissement à 4 m. de la chaussée empierrée	13,000 »	5,000 »	8,000 »	»	»	Ce travail sera terminé en 1869.
	Route N° 19, de Roubaix à Saint-Amand.						
23	Remaniement et élargissement de la chaussée entre Roubaix et Lannoy sur 60 mèt. et entre Lannoy et Toufflers sur 350 m.	40,000 »	»	»	20,000 »	20,000 »	*Voir le projet ci-joint extrait du programme de 1862.*
24	Remaniement et élargissement de la chaussée entre Lannoy, Roubaix et Toufflers	25,000 »	»	14,000 »	11,000 »	,	Achèvement des travaux en cours d'exécution.
25	Remaniement de la chaussée entre les bornes kilométriques 20 k. 150 et 20 k. 900	22,000 »	»	8,000 »	14,000 »	»	Continuation des travaux en cours d'exécution.
	Route N° 20, de Cassel à la frontière.						
26	Etablissement de zônes empierrées	11,700 »	7,050 »	4,650 »	3,200 »	»	Le projet de 11,700 fr. avait été fourni comme s'il devait être confié à l'entrepreneur des travaux d'entretien aux prix de son bordereau diminués de 17 0/0 du rabais souscrit par lui. Mais ces travaux, mis en adjudication le 9 novembre 1866 n'ont pas été adjugés. Une nouvelle adjudication a eu lieu le 15 mars 1867 avec les prix bruts du bordereau, et le sieur Grandel a été déclaré adjudicataire de ces travaux sans aucun rabais. Il en est résulté que la longueur des zônes à construire a dû forcément être diminuée, et le projet ne pouvant être abandonné avant d'être complété, on croit devoir demander un *crédit supplémentaire* de 3,200 fr. en 1870, nécessaire à l'achèvement de ces utiles travaux qui seraient exécutés en continuation et aux prix de l'adjudication du 15 mars 1867.
	Route N° 21, de Bergues à Saint-Momelin.						
27	Elargissement et établissement de zônes. Remaniement de la chaussée pavée dans les traverses de Bollezeele et Saint-Momelin	18,000 »	»	8,000 »	10,000 »	»	Achèvement du projet en cours d'exécution.
	A reporter	. . . . .	. . . . .	228,184 53	177,377 »		

Propositions pour les travaux de grosses réparations en 1870. (1re Partie).

N°r des articles.	DÉSIGNATION DES ROUTES et INDICATION DES TRAVAUX.	MONTANT des projets.	CRÉDITS ALLOUÉS avant 1869.	CRÉDITS ALLOUÉS en 1869.	CRÉDITS proposés pour 1870.	RELIQUATS à solder ultérieurement.	OBSERVATIONS.
	Report	. . . . .	. . . . .	228,184 53	177,377 »		
	Route N° 22, de Lille à Tourcoing.						
28	Remaniement de quelques parties de chaussée entre Mouveaux et Tourcoing	17,000 »	10,000 »	7,000 »	»	»	Les travaux seront terminés en 1869.
29	Elargissement à 4 m. 50 de la partie pavée sur la branche de Marcq	37,000 »	20,000 »	12,000 »	5,000 »	»	Achèvement des travaux en cours d'exécution.
	Route N° 23, de Cambrai à la frontière, par Solesmes et Bavay.						
30	Remaniement et élargissement de la chaussée dans la traverse de Saint-Waast. — Etablissement de zônes sur les rampes aux abords de cette traverse	30,000 »	25,000 »	5,000 »	»	»	Les travaux seront terminés en 1869.
31	Elargissement du pont de Saint-Python	5,000 »	»	5,000 »	»	»	Idem.
32	Construction d'un pavage de 3 m. 50 de largeur entre les points kilométriques 32 k. 530 et le poste de la Douane . .	20,000 »	»	10,000 »	10,000 »	»	Achèvement des travaux en cours d'exécution.
33	Remaniement des parties les plus défectueuses de la chaussée. Elargissement de la rampe de Saint-Python. Zones empierrées le long des rampes de Saint-Waast et de Rieux	45,000 »	»	»	15,000 »	»	*Voir le projet ci-joint extrait du programme de 1862.*
	Route N° 24, d'Hellemmes à la pyramide de Denain.						
34	Elargissement de la chaussée entre Hélesmes et le chemin de fer d'Anzin à Somain	23,300 »	14,504 13	1,495 77	7,300 10	»	Achèvement des travaux en cours d'exécution.
	TOTAUX	. . . . .	. . . . .	249,680 30	207,677 10		
35	Honoraires des Ingénieurs à raison de 1 p. %			2,496 80	2,076 77		
36	Indemnités aux conducteurs.			»	1,000 »		Cette allocation de 1,000 fr. est conforme aux précédents admis par le Conseil général. C'est par erreur qu'elle a été omise au budget de 1869.
	TOTAL des crédits alloués en 1869 pour travaux de grosses réparations, compris au programme de 1862.			252,177 10			
	TOTAL des articles demandés pour 1870, pour les travaux prévus dans ce même programme				210,753 87		

Le crédit total demandé pour travaux de grosses réparations compris au programme de 1862, est donc inférieur au crédit alloué pour le même objet en 1869, et l'on verra plus loin qu'il est également moindre que l'allocation similaire affectée à l'exercice 1868.

Le programme de 1862 comportait une dépense de 1,789,800 fr. sur laquelle il reste à allouer, à partir de 1870 inclusivement, une somme de 723,954 f. 60. Mais, depuis 1862, les besoins ont augmenté avec le développement commercial, les dépenses se sont accrues par suite du renchérissement continu des matériaux ainsi que de la main-d'œuvre, et, il faut bien le dire, les exigences du public ont grandi en étendue et en intensité, au fur et à mesure que ses désirs se sont réalisés. Ainsi un certain nombre de travaux qui n'étaient pas prévus à cette époque ont dû être étudiés.

Le Conseil général n'a pas hésité à reconnaître l'urgence de ces travaux, et il a approuvé depuis trois ans dix projets aujourd'hui en cours d'exécution. La nécessité s'est révélée depuis l'année dernière d'y ajouter huit projets nouveaux. On a donc, en dehors du programme de 1862, dix-huit entreprises pour lesquelles des crédits sont demandés sur l'exercice 1870.

Les entreprises représentent une dépeuse totale de 171,100 fr., dont 107,100 fr. pour projets anciens et 64,000 fr. pour projets nouveaux, savoir :

Projets approuvés antérieurement.

Route N° 5.	—	Restauration des ouvrages d'art.	2,000 »
— 6.	—	Restauration des ouvrages d'art	4,900 »
— 6.	—	Achat d'un terrain communal à Trélon.	1,000 »
— 9.	—	Reconstruction des ponts d'Estaires	35,000 »
— 12.	—	Rectification à l'entrée du Quesnoy	13,000 »
— 12.	—	Reconstruction du pont de Berlaimont..	18,000 »
— 12.	—	Remaniement dans la traverse de Jolimetz	2,200 »
— 12.	—	Rectification aux abords du Pont-Rouge	2,000 »
— 12.	—	Restauration des ouvrages d'art	2,000 »
— 14.	—	Élargissement du viaduc de Tourcoing (Moitié de la dépense à la charge de la ville).	27,000 »

Projets nouveaux.

Route N° 2.	—	Grosses réparations au Pont-Rouge sur la Lys	6,500 »
— 5.	—	Construction d'un aqueduc à Solre-le-Château.	4,500 »
— 6.	—	Élargissement du chemin de ceinture d'Avesnes.	4,500 »
		A reporter	122,600 »

	Report	122,600	»
Route N° 9.	— Reconstruction de la bascule du pont-levis de la Meuse, près Estaires.	2,600	»
— 9.	— Élargissement dans la traverse d'Estaires	6,000	»
— 12.	— Exhaussement de la chaussée dans la traverse d'Aulnoye	14,200	»
— 13.	— Reconstruction du pont de Leval..	7,500	»
— 14.	— Continuation des travaux de remaniement entre Roubaix et Tourcoing.	18,200	»
	TOTAL . . .	171,100	»

La justification des projets nouveaux est donnée dans les mémoires annexés à chaque projet.

Le tableau ci-après reproduit la liste de tous ces projets en indiquant les crédits qui ont été alloués antérieurement pour parvenir à l'exécution des anciens projets, ainsi que ceux qui sont demandés, sur l'exercice 1870, tant pour continuer les travaux de cette catégorie que pour entreprendre ceux qui font l'objet des projets nouveaux.

Propositions pour les travaux de grosses réparations en 1870. (2e Partie).

Nos des articles.	No de la route.	INDICATION DES TRAVAUX.	MONTANT des projets.	CRÉDITS ALLOUÉS en 1868.	CRÉDITS ALLOUÉS en 1869.	CRÉDITS ALLOUÉS TOTAUX.	DÉPENSES restant à faire.	CRÉDITS demandés pour 1870.	OBSERVATIONS.
37	2	Grosses réparations à faire au Pont-Rouge, sur la Lys	6,500 »	»	»	»	»	3,250 »	La trappe du pont levis doit être renouvelée, ainsi que les garde-corps et une partie du tablier. Les travaux sont à la charge du gouvernement belge et du département du Nord. Le crédit de 3,250 fr. demandé ci-contre représente la moitié de la dépense à la charge du département du Nord (*voir le projet ci-joint, montant à* 6,500 *fr.*)
38	5	Restauration des ouvrages d'art . .	2,000 »	»	2,000 »	2,000 »	»	»	Les travaux seront terminés en 1869.
39		Construction d'un aqueduc à Solre-le-Château	4,500 »	»	»	»	4,500 »	3,500 »	*Voir le projet ci-joint, montant à* 4,500 *fr.* La commune fournit un subside de 1,000 fr.
40	6	Restauration des ouvrages.	4,900 »	»	4,900 »	4,900 »	»	»	Les travaux seront achevés en 1869.
41		Elargissement du chemin de ceinture d'Avesnes	4,500 »	»	»	»	4,500 »	4,000 »	*Voir le projet ci-joint, montant à* 4,500 *fr.*
42		Achat d'un terrain communal à Trélon pour gares de dépôts.	1,000 »	»	»	»	»	1,000 »	Cette somme allouée par le Conseil général sur l'exercice 1869 n'a pu être dépensée parce qu'elle avait été imputée par erreur sur la route N° 12. La présente proposition n'est donc qu'une demande de rectification du vote de 1868.
43		Reconstruction des ponts d'Estaires .	35,000 »	35,000 »	»	»	»	»	Le syndicat a demandé que la reconstruction du second pont aqueduc que l'on allait entamer au mois de septembre 1868, fût ajournée, afin que les transports de betteraves ne fussent pas interrompus. Les travaux seront achevés en 1869.
44	9	Reconstruction de la bascule du pont de la Meuse, près Estaires . . .	2,600 »	»	»	»	»	2,600 »	*Voir le projet ci-joint, montant à* 2,600 *fr.*
45		Elargissement dans la traversée d'Estaires.	6,000 »	»	»	»	»	6,000 »	*Voir le projet ci-joint montant à* 6,000 *fr.*
46	12	Rectification à l'entrée du Quesnoy. .	13,000 »	»	10,000 »	10,000 »	3,000 »	3,000 »	Solde des travaux.
47		Reconstruction du pont de Berlaimont	(1) 18,000 »	»	8,000 »	8,000 »	1,000 »	1,000 »	(1) La compagnie de la Sambre a pris en charge la moitié de la dépense. Les travaux s'élevant à 18,000 fr., la somme de 1,000 fr., en 1870, sera le solde de la part du département.
48		Exhaussement de la chaussée dans la traverse d'Aulnoye, au moyen de pavage et construction de trottoirs.	14,200 »	»	»	»	14,200 »	7,850 »	*Voir le projet ci-joint montant à* 14,200 *fr.* La commune offre de fournir des prestations applicables aux trottoirs pour une valeur de 1,200 fr.
49	12	Remaniement dans la traverse de Jolimetz	(2) 2,200 »	»	900 »	900 »	900 »	900 »	(2) La commune de Jolimetz devant contribuer à la dépense pour 400 fr., il reste la somme de 1,800 fr. à la charge du département. Le crédit de 900 fr. demandé ci-contre permettrait d'achever les travaux en 1870.
50		Restauration des ouvrages d'art . .	2,000 »	»	2,000 »	2,000 »	»	»	Les travaux seront achevés en 1869.
		A reporter	. . . . .	. . . .	27,800 »	. . . . .	. . . . .	33,100 »	

Propositions pour les travaux de grosses réparations en 1870. (2e Partie).

Nos des articles.	No de la route.	INDICATION DES TRAVAUX.	MONTANT des projets.	CRÉDITS ALLOUÉS en 1868.	CRÉDITS ALLOUÉS en 1869.	CRÉDITS ALLOUÉS TOTAUX.	DÉPENSES restant à faire.	CRÉDITS demandés pour 1870.	OBSERVATIONS.
		Report	. . . . .	. . . . .	27,800 »	. . . . .	. . . . .	33,100 »	
51		Achat d'un terrain communal à Trélon pour gares.	1,000 »	»	1,000 »	1,000 »	»	»	Cette somme ne pourra être dépensée par suite d'une erreur d'imputation. On a proposé précédemment de rectifier cette erreur en portant ce crédit sur la route départementale N° 6 à laquelle il se rapporte.
52		Rectification aux abords du Pont-Rouge. — Echange de terrain . .	2,000 »	»	2,000 »	2,000 »	»	»	Affaire à terminer en 1869.
53	13	Reconstruction du pont de Leval . .	7,500 »	»	»	»	7,500 »	7,500 »	*Voir le projet ci-joint montant à* 7,500 *fr.*
54	14	Elargissement du viaduc de Tourcoing	27,000 »	13,700 »	»	»	»	»	La ville de Tourcoing a pris en charge la moitié de la dépense. Les travaux sont terminés.
55		Continuation des travaux de remaniement entre Roubaix et Tourcoing..	18,200 »	»	»	»	18,200 »	10,000 »	Travail répondant à une demande instante de la ville de Tourcoing et subordonné à la prise en charge, par cette ville, des frais de construction des trottoirs. *Voir le projet ci-joint.*
		TOTAL des crédits alloués en 1869 pour travaux non prévus au programme de 1862.			30,800 »				
		Honoraires des ingénieurs alloués en 1869 pour travaux non prévus au programme de 1862			308 »				
		D'autre part, TOTAL des crédits alloués pour travaux compris au programme de 1862.			252,177 10				
		TOTAL GÉNÉRAL des crédits de grosses réparations alloués pour 1869..			283,285 10				
								50,600 »	
56		Honoraires des ingénieurs à raison de 1 p. %					. . . . .	506 »	
		TOTAL des crédits demandés pour travaux en dehors du programme de 1862					. . . . .	51,106 »	
		D'autre part, travaux compris au programme					. . . . .	210,753 87	
		TOTAL GÉNÉRAL des crédits demandés pour travaux de grosses réparations en 1870					. . . . .	261,859 87	

IV. — Résumé, par année, des dépenses faites sur le programme de 1862.

Les travaux et les dépenses, qui restaient à faire à partir de 1863 pour l'amélioration générale du réseau, ont été l'objet, on le sait, d'une étude approfondie et détaillée pour chaque ligne, ainsi que d'une instruction très-attentive de la part des Commissions syndicales et du Conseil général. Il est utile de reproduire ici le résumé de cette étude, en indiquant, pour chaque article de dépense, les crédits ouverts sur les fonds des sept exercices qui composent la période de 1863 à 1869 inclusivement, ainsi que les allocations qui sont proposées pour 1870. L'on pourra suivre ainsi les changements successivement apportés à la situation générale et avoir la mesure dans laquelle les prévisions de dépenses ont pu être réalisées.

DÉSIGNATION DES ROUTES et INDICATION DES TRAVAUX.	MONTANT des DÉPENSES par article.	MONTANT des DÉPENSES par route.	CRÉDITS ALLOUÉS en 1863.	en 1864.	en 1865.	en 1866.	en 1867.	en 1868.	en 1869.	CRÉDITS alloués de 1863 à 1869 inclusivement.	CRÉDITS proposés pour 1870.	CRÉDITS restant à allouer.
N° 1, de Lille à Valenciennes.												
Remaniement des parties les plus défectueuses de la chaussée et amélioration des traverses	82000 »	82000 »	»	»	»	»	»	9500 »	6000 »	15500 »	3177 »	63323 »
N° 2, de Lille à Ypres.												
Remaniement des parties les plus défectueuses de la chaussée	116500 »	116500 »	7000 »	4500 »	9929 60	8578 59	12000 »	5991 »	5001 06	53000 25	30000 »	33499 75
N° 3, de Douai à Tournai.												
Remaniement des parties les plus défectueuses de la chaussée et amélioration des traverses	58000 »	58000 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	58000 »
N° 4, de Cambrai à Tournai.												
Remaniement des parties les plus défectueuses de la chaussée et établissement d'un trottoir entre Somain et Orchies	116000 »	116000 »	»	4500 »	5000 »	5500 »	5000 »	7000 »	6000 »	33000 »	»	83000 »
N° 5, d'Avesnes à Philippeville.												
Rechargement de la chaussée empierrée	16200 »	19200 »	»	3000 »	3000 »	3000 »	3000 »	4200 »	3000 »	19200 »	»	Programme épuisé.
Restauration d'ouvrages d'art	3000 »		»	»	»	»	»	»	»			
N° 6, de Landrecies à Chimay.												
Remaniement de la chaussée pavée	18200 »	48200 »	»	»	»	»	5000 »	8000 »	6200 »	49200 »	»	Augmentation de dépenses prévues.
Restauration de la chaussée empierrée	30000 »		10000 »	9000 »	6000 »	5000 »	»	»	»			
N° 7, de Mons à Condé.												
Remaniement des parties les plus défectueuses de la chaussée	62500 »	62500 »	2000 »	3500 »	3000 »	3000 »	4000 »	8000 »	10000 »	33500 »	8000 »	21000 »
N° 8, de Condé à Saint-Amand.												
Remaniement des parties les plus défectueuses de la chaussée	65100 »	65100 »	2000 »	3500 »	3000 »	3000 »	3000 »	3000 »	10221 33	27721 33	10000 »	27378 67
N° 9, de Lille à Saint-Omer.												
Amélioration des parties les plus défectueuses de la chaussée	62000 »	88000 »	»	»	11769 87	8000 »	6000 »	»	14000 » Augmentation de dépenses prévues.	81250 »	»	»
Restauration d'ouvrages d'art	10000 »		»	»	»	3000 »	»	»			»	»
2e *section, d'Hazebrouck à Renescure.*												
Établissement de zônes et de plantations	16000 »		7848 33	11401 67	3000 »	3000 »	»	13230 13			11000 »	»

DÉSIGNATION DES ROUTES et INDICATION DES TRAVAUX.	MONTANT des DÉPENSES. par article.	MONTANT des DÉPENSES. par route.	CRÉDITS ALLOUÉS en 1863.	en 1864.	en 1865.	en 1866.	en 1867.	en 1868.	en 1869.	CRÉDITS alloués de 1863 à 1870 inclusivement.	CRÉDITS proposés pour 1870.	CRÉDITS restant à allouer.
N° 10, de Valenciennes à Bohain.												
1re section, de Valenciennes à Solesmes.												
Amélioration des parties les plus défectueuses de la chaussée et des traverses de Famars, Quérenaing, Vendegies et Solesmes	101200 »	178000 »	»	7500 »	8500 »	6000 »	4000 »	8000 »	17000 »	125500 »	12000 »	25500 »
2e section, de Solesmes à la limite du département.												
Remaniement des parties les plus défectueuses de la chaussée et établissement de zônes	70600 »		20000 »	5500 »	6000 »	7299 38	7700 62	13000 »	15000 »		15000 »	
Allongement du pont de Selles	6400 »		»	»	»	»	»	»	»		»	
N° 11, de Cambrai à Guise.												
Élargissement à 6 mètres de la chaussée, dans les traverses de Saint-Ladre, Forenville, Esnes, Walincourt et Dehérics, et construction de zônes sur les rampes	78500 »	78500 »	»	4500 »	50000	6000 »	4500 »	15000 »	10000 »	45000 »	15000 »	18500 »
N° 12, d'Avesnes au Quesnoy.												
Rechargement de la chaussée	16500 »	28400 » (36500 »)	»	»	»	4000 »	4500 »	16912 17	11087 83 Augmentation de dépenses prévues.	»	36500 »	» Programme épuisé.
Établissement de gares, restauration d'ouvrages d'art et dépenses diverses	11900 »											
N° 13, de Maubeuge à Maroilles.												
Rechargement de chaussée et réparations d'ouvrages d'art	8000 »	8000 »	»	»	»	»	»	»	4000 »	4000 »	8000 »	» Programme épuise.
N° 14, de Lille à Courtrai.												
Amélioration des parties les plus défectueuses de la chaussée	147400 »	147400 »	8500 »	17585 36	19200 »	15052 50	22000 »	20000 »	34362 14	136700 »	8000 »	2700 »
N° 15, de Dunkerque à Furnes.												
Amélioration du pavage et établissement de trottoirs	1790 »	12700 »	»	»	»	»	»	9100 »	3600 »	12700 »	»	Programme épuisé.
Élargissement dans la traverse des fortifications et sur le pont du sas octogonal à Dunkerque	10400 »											
Plantations	510 »											

DÉSIGNATION DES ROUTES et INDICATION DES TRAVAUX.	MONTANT des DÉPENSES. par article.	MONTANT des DÉPENSES. par route.	CRÉDITS ALLOUÉS en 1863.	en 1864.	en 1865.	en 1866.	en 1867.	en 1868.	en 1869.	CRÉDITS alloués de 1868 à 1870 inclusivement.	CRÉDITS proposés pour 1870.	CRÉDITS restant à allouer.
N° 16, de La Bassée à Estaires.												
Substitution d'un pavage à l'empierrement du côté de La Bassée et remaniement dans cette traverse	38000 »	38000 »	»	»	»	»	4000 »	15000 »	19000 »	38000 »	»	Programme épuisé.
N° 17, de Morbecque à Aire.												
Rechargement des parties les plus usées de la chaussée	18000 »		»	3500 »	3500 »	3500 »	3500 »	»	»			
Reconstruction du pont de la Melde et plantations	2800 »	20800 »	»	»	»	»	»	»	3150 »	17150 »	»	3650
N° 18, de Béthune à Armentières.												
Élargissement et rechargement de la chaussée	29000 »	29000 »	»	»	»	»	»	5000 »	8000 »	13000 »	»	16000
N° 19, de Roubaix à Saint-Amand.												
1° de Roubaix à Touffle												
Remaniement et élargissement de la chaussée à 5 mètres	139100 »		20000 »	9000 »	9000 »	10000 »	8000 »	8000 »	14000 »		31000 »	
2° de Lannoy au chemin N° 6.												
Établissement de zônes et relevé de bordure	10800 »		»	»	»	»	»	»	»		»	
3° du chemin N° 6 à la route impériale N° 41												
Élargissement de la chaussée à Hem et à Forest	19200 »		»	»	»	»	»	»	»		»	
4° de la route impériale N° 41 au chemin N° 19.		284500»								113000 »		126500 »
Amélioration de la chaussée	11500 »		»	»	»	»	»	»	»		»	
Adoucissement de la rampe à Sainghin	15900 »		»	»	»	»	»	»	»		»	
5° du chemin N° 19 à Saint-Amand.												
Remaniement des parties les plus défectueuses de la chaussée et amélioration des traverses de Cysoing, de Bourghelles, Mouchin, Rumegies, Lecelles et St-Amand	88000 »		»	8000 »	6791 50	1208 50	5500 »	5500 »	8000 »		14000 »	
N° 20, de Cassel à la frontière.												
Établissement de zônes empierrées sur les rampes	16000 »		»	5000 »	3000 »	3000 »	3000 »	4050 »	4650 »		3200 »	»
Allongement du pont de Steenwoorde	8000 »	24000 »	»	»	»	6000 »	»	969 99 Augment. de dépenses prévues	»	29669 99	»	»

DÉSIGNATION DES ROUTES et INDICATION DES TRAVAUX.	MONTANT des DÉPENSES. par article.	MONTANT des DÉPENSES. par route.	CRÉDITS ALLOUÉS en 1863.	en 1864.	en 1865.	en 1866.	en 1867.	en 1868.	en 1869.	CRÉDITS alloués de 1863 à 1860 inclusivement.	CRÉDITS proposés pour 1870.	CRÉDITS restant à allouer.
N° 21, de Bergues à Saint-Momelin.												
Remaniement du pavage et construction de zônes	26100 »											
Élargissement de la route entre Socx et le chemin de Bierne	3050 »	33000 »	»	4500 »	3000 »	4500 »	3000 »	»	8000 »	23000 »	10000 »	»
Bornage et divers	3850 »											
N° 22, de Lille à Tourcoing.												
Remaniement des parties les plus défectueuses de la chaussée	31000 »	31000 »	»	4000 »	4000 »	5000 »	2000 »	3000 »	7000 »	25000 »	»	6000 »
Élargissement sur la branche de Marcq	37000 »	(68000 »)	»	»	»	»	10000 »	10000 »	12000 »	32000 »	5000 »	»
N° 23, de Cambrai à Malplaquet.												
1re partie, de Solesmes à la frontière.												
Remplacement de l'empierrement par un pavage dans les traverses	26900 »		»	»	»	»	8125 43	11874 87	»			
Reconstruction du pont de Romeries	4300 »		»	»	»	»	»	»	»			
2e partie, de Solesmes à Cambrai.												
Remaniement des parties les plus défectueuses de la chaussée et amélioration dans les traverses de Saint-Waast, Saint-Pithon et Solesmes,	115800 »	152000 »	»	17186 83	8000 »	5587 09	10000 »	15000 »	10000 »	95773 92	25000 »	31226 08
Élargissement du pont de Selle à St.-Pithon	5000 »		»	»	»	»	»	»	5000 »			
N° 24, d'Hélesmes à la pyramide de Denain.												
Élargissement de la chaussée pavée et établissement de zônes	21000 »	21000 » (30470 »)	»	7170 »	»	»	»	14504 13	1495 77	23169 90	7300 10	»
N° 25, route dite chemin de ceinture de Maubeuge.												
Travaux de consolidation et construction de fils d'eau	10000 »	10000 »	»	»	5000 »	5000 »	»	»	»	10000 »	»	Programme épuisé.
N° 26, route dite chemin de ceinture de Cambrai.												
Construction	38000 »	38000 »	»	10000 »	15000 »	8000 »	5000 »	»	»	38000 »	»	Id.
TOTAUX	»	1789800 »	77348 33	142843 86	144690 97	132726 06	155237 92	232007 95	249680 30	1134535 39	207677 10	516277 50

Les renseignements fournis par ce tableau et par celui qui précède permettent de constater les résultats suivants :

Sur la somme totale de 1,789,800 fr., reconnue nécessaire pour réaliser les améliorations les plus urgentes que réclamait le réseau des routes départementales, à partir de 1863, ci	1,789,800	»
A ajouter pour travaux en dehors du programme, approuvés antérieurement à 1867 (1)	54,570	»
Et pour augmentation de dépenses sur travaux compris au programme (2). . . .	14,199	99
Total.	1,858,489	99
Il aura été alloué à la fin de 1869, à l'aide des ressources créées.	1,134,535	39
Et il restera à dépenser, à partir de 1870 inclusivement	723,954	63

V. — Frais généraux pour 1870.

Pour compléter les propositions budgétaires pour le service des routes départementales en 1870, il reste à faire connaître et à justifier les dépenses relatives aux frais généraux :

1° Traitement et frais fixes de résidence des conducteurs et agents secondaires. . .	56,175	»

Cette dépense se trouve détaillée dans l'état ci-annexé, pièce N° 2. Il importe de remarquer qu'elle concerne le service des routes départementales et celui des chemins vicinaux de grande communication. En fait, le nombre des agents n'a pas augmenté depuis treize ans au moins, malgré l'extension du réseau, le développement donné aux travaux, la multiplicité et l'importance beaucoup plus grande des affaires.

2° Frais de découchers et de déplacements.	4,500	»

On propose pour 1870, le même crédit que celui qui a été accordé pour les années 1865, 1866, 1867, 1868 et 1869, bien qu'il soit à peine suffisant et qu'il rende tout au moins très-difficile le règlement des dépenses.

3° Somme à valoir en prévision d'avancements et secours.	1,500	»

Cette réserve est nécessaire pour faire face à des dépenses dont le chiffre seulement est incertain et que les décisions ministérielles qui les provoquent rendent obligatoires.

4° Frais d'impressions comme en 1869.	1,500	»

On reconnaîtra combien ce crédit est minime pour un service qui exige l'emploi d'un aussi grand nombre de formules imprimées.

5° Indemnités proportionnelles calculées d'apres les bases posées dans les circulaires ministérielles des 2 juillet 1817 et 20 août 1840, savoir :

4 °/₀ sur les premiers 40,000 fr.	1,600	»	
1 °/₀ sur la somme de 360,400 fr. formant le reste du crédit applicable aux travaux d'entretien.	3,604	»	5,204 »
6 Gratifications de fin d'année pour les conducteurs et agents secondaires			1,800 »

Cette dépense est consacrée par tous les précédents, elle a exclusivement pour but de récompenser, chez les agents les plus méritants, le zèle et le dévouement qu'ils ont apportés dans des services difficiles, pénibles et onéreux.

Cette somme, avec celle de 1,000 fr. comprise dans les travaux de grosses réparations (voir plus haut), complète l'allocation de 2,800 fr. qui a été inscrite aux budgets et exercices antérieurs, et qui avait été réduite à 1,800 fr. en 1869, par suite d'un simple oubli, ainsi qu'il a été dit précédemment à l'article des fonds des travaux de grosses réparations.

Total.	70,679	».

VI. — Résumé des propositions budgétaires pour 1870.

Les propositions budgétaires qui précèdent se trouvent résumées dans le tableau ci-après pour ce qui concerne l'exercice 1870.

(1) Routes N^os 12, 22 et 24. — (2) Routes N^os 6, 9 et 20.

Numéros des Routes	ENTRETIEN.	DÉPENSES ordinaires et facultatives.
1	De Lille à Valenciennes	11,500 »
2	De Lille à Ypres	14,500 »
3	De Douai à Tournai	8,000 »
4	De Cambrai à Tournai	11,000 »
5	D'Avesnes à Philippeville	11,000 »
6	De Landrecies à Chimay	35,000 »
7	De Condé à Mons	8,000 »
8	De Condé à Saint-Amand	8,100 »
9	De Lille à Saint-Omer — 1re section.	23,000 »
	— 2e section.	9,000 »
10	De Valenciennes à Bohain — 1re section.	20,000 »
	— 2e section.	15,000 »
11	De Cambrai à Guise	12,000 »
12	D'Avesnes au Quesnoy	20,000 »
13	De Maubeuge à Maroilles	11,000 »
14	De Lille à Courtrai	22,000 »
15	De Dunkerque à Furnes	8,500 »
16	De La Bassée à Estaires	5,500 »
17	D'Hazebrouck à Aire	17,500 »
18	D'Armentières à Béthune	5,000 »
19	De Roubaix à St.-Amand — 1re section.	11,000 »
	— 2e section.	15,000 »
20	De Cassel à la frontière	8,000 »
21	De Bergues à Saint-Momelin	15,300 »
22	De Lille à Tourcoing	8,500 »
23	De Cambrai à la frontière — 1re section.	14,000 »
	— 2e section.	32,000 »
24	D'Hellesmes à la pyramide	6,500 »
25	Route de ceinture de Maubeuge	2,500 »
26	Id. de Cambrai	2,000 »
	TOTAL pour les travaux d'entretien	380,400 »
	FRAIS GÉNÉRAUX.	
	Traitements, frais de déplacement de conducteurs et réserve d'avancement et secours... 62,175 »	
	Indemnités extraordinaires aux conducteurs... 1,800 »	
	Frais d'impressions... 1,500 »	70,679 »
	Indemnité proportionnelle aux Ingénieurs... 5,204 »	
	Réserve pour faire face aux dépenses imprévues	20,000 »
	Total général pour les travaux d'entretien	471,079 »

Numéros des Routes.	GROSSES RÉPARATIONS.	DÉPENSES imputables sur le produit d'impositions extraordinaires.
1	Remaniement dans la traverse d'Auchy	3,177 »
2	Remaniement entre Lille et le Quesnoy	30,000 »
2	Réparations au Pont-Rouge	3,250 »
5	Construction d'un aqueduc à Solre	3,500 »
6	Élargissement du chemin de ceinture d'Avesnes	4,000 »
	Acquisition d'un terrain communal à Trélon, pour gares de dépôts	1,000 »
7	Remaniement	8,000 »
8	Id.	10,000 »
9	Id.	11,000 »
9	Reconstruction du pont de la Meuse	2,600 »
9	Elargissement dans Estaires	6,000 »
10	Remaniement	27,000 »
11	Élargissement et construction de zônes	15,000 »
12	Rectification à l'entrée du Quesnoy	3,000 »
	Reconstruction du pont de Berlaimont	1,000 »
	Exhaussement de la chaussée à Aulnoye	7,850 »
	Remaniement dans Jolimetz	900 »
13	Reconstruction du pont de Leval	7,500 »
14	Remaniement et Elargissement	8,000 »
	Travail continuatif du précédent	10,000 »
19	Remaniement entre Roubaix et Toufflers	11,000 »
	Travail continuatif du précédent	20,000 »
	Remaniement entre les bornes 20 k. 150 et 20 k. 900	14,000 »
20	Établissement de zônes	3,200 »
21	Élargissement	10,000 »
22	Élargissement sur la branche de Marcq	5,000 »
23	Construction de pavage	10,000 »
23	Remaniement	15,000 »
24	Élargissement	7,300 10
	Total pour les travaux de grosses réparations	258,277 10
	Honoraires des ingénieurs à raison de 1 %	2,582 77
	Indemnités aux conducteurs	1,000 »
	Total général des crédits demandés pour les travaux de grosses réparations	261,859 87

VII. — Objets divers.

Aucune route départementale n'est en construction.

Comptabilité. Le service de la comptabilité s'opère scrupuleusement dans tous ses détails, suivant les règles prescrites par l'Administration supérieure. Il ne soulève jamais de difficultés de la part, soit des ayants-droit, soit des Administrations appelées à y participer ou à le contrôler.

On a achevé, en 1869, de supprimer dans tout le service le mode de paiement par voie de régie. Tout fait de dépense est aujourd'hui l'objet d'un mandat individuel remis à l'ayant-droit qui va en toucher le montant aux caisses publiques. Cet excellent système fonctionne sans aucune espèce de difficultés.

Personnel. Le service des cantonniers est l'objet d'une attention particulière de la part des Ingénieurs et des agents sous leurs ordres. Aucune mesure n'est négligée pour assurer leur exactitude, stimuler leur zèle et imprimer à leurs travaux une bonne direction. Les bons ouvriers paveurs se recrutent difficilement et cette circonstance éveille spécialement l'attention de l'Ingénieur en chef.

Plantations. Aucun crédit n'a été alloué en 1869 pour plantations nouvelles, et l'on s'est borné à l'entretien des anciennes, entretien extrêmement difficile aux abords des grands établissements industriels, et particulièrement des exploitations houillères..

Nivellement général. La nivellement général du département est en cours d'exécution dans les arrondissements de Dunkerque et d'Hazebrouck. Cette opération embrassera le développement total de 512,735 mètres de routes départementales et donnera lieu, sur ces voies, à la pose d'environ 360 repères métalliques.

Relevé de la circulation. Le relevé quinquennal de la circulation s'accomplit en ce moment sur les routes départementales du Nord. Les recensements accusent une augmentation de fréquentation sur l'ensemble du réseau.

Plans d'alignements. Il existe, sur les routes départementales du Nord, 83 traverses proprement dites de villes et de villages, dont les plans d'alignements se trouvaient, au 31 décembre 1868, dans la situation suivante :

	PLANS homologués.	PLANS à l'étude.	PLANS à étudier.	TOTAUX.
Service de Dunkerque	1	2	4	7
— Lille	9	13	»	22
— Douai	10	6	»	16
— Valenciennes	6	8	»	14
— Cambrai	12	»	»	12
— Avesnes	3	9	»	12
TOTAUX.	41	38	4	83

Ce travail se poursuit avec activité.

Police de la voirie

La police de la voirie s'xerce avec facilité et régularité. Les contraventions sont, du reste, peu nombreuses. L'intervention, toujours conciliante des agents, a pour résultat de satisfaire les besoins et les exigences légitimes du public sans porter atteinte au respect dû aux règlements. Il serait bien utile que les agents des Ponts-et-Chaussées pussent obtenir partout de MM. les Maires, un concours actif et énergique pour entretenir les traverses dans un état convenable de propreté et en rapport avec les travaux d'assainissement exécutés depuis plusieurs années.

Vœux.

Les vœux émis ou appuyés par le Conseil général dans sa dernière session ont tous été, soit accomplis, soit l'objet de rapports spéciaux qui sont entre les mains de M. le Conseiller d'Etat.

VIII. — Annexes.

Au présent rapport sont annexés :

1° Six rapports dans lesquels MM. les Ingénieurs exposent, avec des détails complets, la situation générale de leur service, et celle de chaque route en particulier ;

2° Un tableau synoptique des dépenses et fournitures faites en 1868, pour l'entretien ;

3° Un tableau semblable pour les travaux exécutés pendant la même année pour grosses réparations ;

4° Un projet de remaniement de la route départementale N° 2, entre Lille et Quesnoy ;

5° Un projet de grosses réparations à faire au Pont-Rouge, sur la Lys, route départementale N° 2 ;

6° Un projet de construction d'un aqueduc à Solre-le-Château, sur la route départementale N° 5 ;

7° Un projet d'élargissement du chemin de ceinture d'Avesnes, annexe de la route départementale N° 6.

8° Un projet de reconstruction de la bascule du pont de la Meuse, près Estaires, route départementale N° 9 ;

9° Un projet d'élargissement de la route départementale N° 9, dans la traverse d'Estaires ;

10° Un projet de remaniement de la route départementale N° 10, dans la traverse de Busigny, d'élargissement de la traverse et du pont de Montay, et de rectification de la rampe des Essarts ;

11° Un projet de substitution d'un pavage à un empierrement sur la route départementale N° 10, entre Valenciennes et la Briquette, sur 1,300 mètres de longueur, et d'élargissement entre Famars et Valenciennes ;

12° Un projet d'exhaussement de la chaussée de la route départementale N° 12, dans la traverse d'Aulnoye ;

13° Un projet de reconstruction du pont de Leval, sur la route départementale N° 13 ;

14° Un projet de remaniement de la route départementale N° 14, entre Roubaix et Tourcoing ;

15° Un projet de remaniement de la route départementale N° 19, entre Roubaix et Lannoy et entre Lannoy et Toufflers ;

16° Un projet de remaniement de la chaussée de la route départementale N° 23, et d'élargissement de la rampe de Saint-Python.

Lille, le 3 juillet 1869.

L'Ingénieur en chef du département du Nord,

Em. RAILLARD.

DÉPARTEMENT DU NORD.

CHEMINS VICINAUX DE GRANDE COMMUNICATION.

SITUATION DU SERVICE AU 1er JUILLET 1869.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

I. — Situation générale.

Exposé de l'ensemble du service.

Les chemins vicinaux de grande communication du département du Nord étaient, à la fin de 1868, au nombre de 71 et présentaient un développement total de 854,376 mètres, dont la moitié environ revêtue de chaussées pavées, prédomine dans les arrondissements de Lille, Douai, Valenciennes et Cambrai, tandis que l'autre moitié, avec chaussées empierrées, est située principalement dans les arrondissements de Dunkerque, d'Hazebrouck et d'Avesnes.

Parmi les chaussées pavées, un certain nombre, de construction relativement récente, n'ont besoin que d'être élargies et consolidées par l'établissement de zônes latérales d'empierrement. Mais il existe encore quelques vieilles chaussées, et celles-ci, construites primitivement avec des matériaux informes que l'usure a achevé de dénaturer et dont les joints sont presque complètement dégarnis, demandent un remaniement complet.

Quant aux chaussées empierrées, elles ont été originairement établies avec des matériaux de

qualité médiocre, sur de faibles épaisseurs, presque partout sans fondation même sur les terrains les plus fluides et avec une largeur tout-à-fait insuffisante. Aussi exigent-elles encore des rechargements généraux sur un assez grand nombre de points, et réclament-elles des soins infinis de la part du service d'entretien dans les régions plates et ombragées des arrondissements de Dunkerque et d'Hazebrouck et dans les terrains glaiseux de l'arrondissement d'Avesnes.

Toutefois, les travaux de grosses réparations dont ces voies de communication sont l'objet, depuis six ans, joints à l'entretien améliorant qui leur est appliqué avec autant d'intelligence que d'assiduité, ont très-notablement amélioré leur situation et elles présentent généralement aujourd'hui une viabilité satisfaisante, malgré la sécheresse exceptionnellement prolongée de l'été dernier et les gelées de l'hiver.

Cette amélioration graduelle des chemins de grande communication du département est attestée par les chiffres suivants :

La longueur des parties en bon état d'entretien, qui avait augmenté de 7 kilomètres en 1867, en a gagné 12 en 1868 ; celle des parties médiocres, qui avait été réduite de 8 kilomètres en 1867, l'a été de 5 kilomètres en 1868 ; enfin, la longueur des parties mauvaises, stationnaire de 1866 à 1867, a diminué de 7 kilomètres en 1868. En somme, les longueurs des portions en bon, médiocre ou mauvais état, était respectivement au début de la présente année de 615,187 et 52 kilomètres, et si l'on compare ces chiffres aux nombres similaires afférents à l'année 1863, avant le commencement des grands travaux, dont les deux tiers sont terminés aujourd'hui, on voit que 122 kilomètres de chaussées médiocres ou mauvaises ont été ramenées, dans cet intervalle de cinq ans, à l'état normal d'entretien.

II. — **Entretien.**

ENSEMBLE DU SERVICE.

Exercice 1868.

Le crédit total dépensé en 1868 pour l'entretien des chemins vicinaux de grande communication du Nord a été de 711,747 francs, correspondant à une dépense moyenne de 833 francs par kilomètre.

Conformément à la demande exprimée par le Conseil général, l'Ingénieur en chef annexe au présent rapport le tableau analytique de l'emploi de ce crédit.

Les faits les plus saillants qui en ressortent sont résumés ainsi qu'il suit et mis en regard des faits analogues constatés en 1866, 1867 et 1868 :

	EXERCICE 1866.			EXERCICE 1867.			EXERCICE 1868.		
1° *La dépense totale a été de* . .	. . . . 668,650 f.			. . . . 677,474 f.			. . . . 711,747 f.		
Elle se décompose comme suit :									
Fourniture de matériaux	353,254 fr.	soit les	0,528	354,150 fr.	soit les	0,523	379,926 fr.	soit les	0,533
Main-d'œuvre.	306,007	»	0,456	306,189	»	0,452	313,412	»	0,440
Frais généraux, ouvrages d'art, etc.	9,388	»	0,014	17,135	»	0,023	18,409	»	0,025
2° *Les fournitures comprennent :*									
Pavés	383,897 f.	soit par kil.	917	424,833 f.	soit par k.	1010	362,796 f.	soit par kil.	861
Sable.	11,243	»	27	11,563	»	27	12,091	»	29
Matériaux d'empierrement.	28,981	»	68	29,200	»	67	30,102	»	71
3° *La main-d'œuvre, les travaux d'art et les frais généraux comprennent :*									
Chaussées pavées. — Pavages.	95,729 f.	soit par kil.	228	94,354 f.	soit par kil.	224	101,288 f.	soit par kil.	240
Chaussées pavées. — Parties accessoires. . .	73,792	»	177	73,033	»	174	72,895	»	173
Chaussées pavées. — Frais généraux. . . .	1,614	»	4	2,870	»	6	7,567	»	17
	171,135		409	170,257	»	404	181,750		430
Chaussées empierrées — Cantonniers	83,972 f.	soit par kil.	193	86,304 f.	soit par kil.	198	85,234 f.	soit par kil.	197
Chaussées empierrées — Auxiliaires.	52,514	»	120	52,496	»	121	53,996	»	124
Chaussées empierrées — Frais généraux. . . .	7,774	»	18	14,266	»	33	10,841	»	25
	144,260	»	331	153,066		352	150,071		346
4° *En résumé, le prix d'entretien par kilomètre, a été savoir :*									
Fournitures.	 414	783 f.		 414	792 f.		 445	833 f	
Main-d'œuvre.	 359			 358			 362		
Divers	 10			 20			 26		
5° *Enfin, les chemins envisagés dans leur ensemble se répartissent comme il suit :*									
Longueurs qui se trouvent dans un état :									
Bon	 596	855 k.		 603	854 k.		 615	854 k.	
Médiocre	 200			 192			 187		
Mauvais	 59			 59			 52		

Ces chiffres établissent, comme on l'a vu précédemment, qu'en 1868, 12 kilomètres de chaussées médiocres ou mauvaises, ont été ramenés à un bon état.

Ils établissent aussi que la part de la main-d'œuvre, dans l'ensemble de la dépense, tend constamment à diminuer. Ce résultat est dû aux améliorations obtenues dans l'état des chaussées et aux efforts sérieux et persistants des Ingénieurs; on peut espérer qu'il n'a pas atteint sa dernière limite; toutefois, l'extension donnée à l'établissement des zones empierrées et des

trottoirs si nécessaires dans l'intérêt de la viabilité, de la conservation des chaussées et de la salubrité, l'agrandissement continu des traverses, les besoins et les exigences toujours croissantes du public, que les facilités actuelles des relations ne laissent étranger à aucun perfectionnement et rendent beaucoup plus difficile; toutes ces circonstances contribuent puissamment à augmenter plutôt qu'à diminuer les frais de main-d'œuvre, et il serait téméraire de laisser espérer, pour l'avenir, de très-notables réductions sur cet article de dépenses.

Il est à remarquer, du reste, que le rapport dont il s'agit est sensiblement inférieur à celui que les documents publiés par le Ministre des travaux publics constatent pour l'ensemble des routes impériales en France; ce dernier rapport est en effet de 0,519 pour la dépense en main-d'œuvre et de 0,582 pour la dépense en matériaux. Or, l'on sait que le service des chemins vicinaux dans le Nord, par suite des dimensions insuffisantes sur lesquelles les chaussées ont été établies, exige nécessairement, à égalité de circulation, des frais de main-d'œuvre relativement plus considérables que celui des routes impériales.

Exercice 1869. C'est dans le même esprit que sont dirigés et que se poursuivent les travaux entrepris pendant la campagne de 1869, conformément aux états d'indication soumis au commencement de cette année aux Commissions syndicales. Les pluies prolongées qui ont lieu depuis plusieurs mois entraînent, pour les chaussées empierrées, des ébouages et une usure exceptionnels. Cette circonstance est de nature à amener des résultats anormaux, si l'influence de l'arrière-saison ne vient pas la contrebalancer.

Le budget d'entretien, pour l'exercice 1869, s'élève au chiffre total de 689,325 francs, non compris une réserve de 25,000 francs pour besoins imprévus, afférente aux chemins d'intérêt commun aussi bien qu'aux chemins de grande communication. La somme de 689,325 francs sera régulièrement et utilement dépensée; on y ajoutera, sur la réserve, une somme de 15,000 fr. demandée pour nécessités urgentes des chemins N° 20, de Solre-le-Château à Rond-Buisson et Hirson, et N° 50, de Fresnes à Jenlain; mais il est impossible de prévoir, dès ce moment, si de nouvelles éventualités n'entraîneront pas de nouveaux et semblables appels de fonds d'ici au 31 décembre prochain.

Ce crédit de 689,325 fr. appliqué à une longueur de 855,251 mètres correspond à un prix moyen de 0 fr. 81 par mètre courant.

Exercice 1870. Le crédit total demandé par l'Ingénieur en Chef, pour l'entretien pendant l'exercice 1870, est de 688.700 fr., non compris une réserve de 25,000 fr. égale en quantité et de même application que celle qui est inscrite au budget de 1869.

Ce crédit est inférieur de 625 fr. à celui de 1869 et fait remonter le prix d'entretien du mètre courant de chemin comme il suit:

Maximum: 1 fr. 48 pour le chemin N° 72, de Landrecies au Nouvion, établi sur un sol glaiseux et fluide et très-fréquenté.

Minimum: 0 fr. 42 pour le chemin N° 4, de Bergues à Furnes.

Moyenne: 0 fr. 80 pour les soixante-onze chemins de grande communication du département.

On verra, à l'article suivant, que ce prix moyen ne saurait absolument être réduit.

II^bis. — Entretien.

PAR SERVICE D'INGÉNIEUR ORDINAIRE.

Les renseignements nécessaires sur la situation de chacun des chemins de grande communication du département sont exposés en détail et avec toute la précision désirable dans les rapports de MM. les Ingénieurs ordinaires. L'Ingénieur en chef croit donc, pour éviter des redites inutiles, devoir se référer à ces rapports et se borner à résumer, dans le présent travail, les faits généraux relatifs à chaque service.

Arrondissement de Dunkerque, comprenant la partie nord de l'arrondissement d'Hazebrouck. — Les chemins compris dans ce service sont au nombre de dix, et présentent ensemble une longueur de 161 kilomètres 698 mètres, dont 34 kilomètres en chaussées pavées et 127 kilomètres en chaussées empierrées.

En 1868, leur étendue était de 158 kilomètres 836 mètres; sur cette longueur, 132 kilomètres sont en bon état, 18 sont dans un état désigné comme médiocre et 9 en mauvais état.

Les chemins dont la viabilité laisse le plus à désirer sont les chemins N^os 11, de Cassel à Gravelines, 17 d'Hondschoote à Wormhoudt et 66 de Wormhoudt à Zeggers-Cappel. Les ressources ordinaires de l'entretien suffiront pour améliorer les parties défectueuses de ces voies de communication, sauf la section du chemin N° 11, comprise entre Looberghe et Bollezeele, qui réclamera, peut-être en automne, un rechargement général auquel on pourvoierait, le cas échéant, par un crédit supplémentaire sur les fonds de réserve.

On peut dire en général que la situation des chemins dans l'arrondissement de Dunkerque est aussi satisfaisante que permettent de le désirer les conditions de ces voies, qui se développent dans un pays plat et ombragé, qui sont assises sur un sol glaiseux et construites, sur de faibles épaisseurs, avec des matériaux de mauvaise qualité. Leur entretien exige des soins assidus et beaucoup d'attention dans le choix des matériaux, notamment en ce qui concerne les matériaux d'empierrement.

Le crédit d'entretien demandé pour 1870 est sensiblement égal à celui des années précédentes. Il s'élève à 85,700 fr., et il fait ressortir le prix du mètre courant comme il suit :

Maximum : 0 fr. 69 pour le chemin N° 66, de Wormhoudt à Zeggers-Cappel;

Minimum : 0 fr. 42 pour le chemin N° 4, de Bergues à Furnes;

Moyenne : 0 fr. 53 pour les dix chemins du service.

Ce prix moyen n'atteint que les deux tiers de celui qui est applicable à l'ensemble du réseau. Il serait très-périlleux de chercher à le diminuer malgré la faible importance de la circulation presque exclusivement agricole, malgré la valeur relativement plus élevée des matériaux d'empierrement, et bien que l'on apporte la plus grande économie dans le service des chaussées, ainsi que des ouvrages accessoires (fossés, ouvrages d'art, plantations, bornages) qui sont d'ailleurs dans un état satisfaisant.

Arrondissement de Lille et partie Sud de celui d'Hazebrouck. — Les chemins compris dans ce service sont au nombre de vingt-quatre et présentent ensemble une longueur de 227 kilomètres 568 mètres, dont 121 kilomètres en chaussées pavées et 107 en chaussées empierrées.

Les parties en bon, médiocre on mauvais état sont respectivement de 140, 60 et 28 kilomètres.

Cette portion du réseau accuse encore de très-grands besoins, malgré les améliorations importantes qu'elle reçoit chaque année et qui, en 1868, seulement, ont ramené à l'état normal d'entretien une étendue de 12 kilomètres.

Les voies dont la viabilité est la moins bonne sont, en les classant dans l'ordre de leur situation sous ce rapport, les chemins N° 62 d'Estaires à Don, 40 de Neuf-Berquin à Haverskerque, 41 d'Haubourdin à Carvin, 55 de Bailleul à l'Abèele, 36 de Quesnoy à Tourcoing, 33 d'Hazebrouck à Bailleul, 14 d'Armentières à Ypres, 38 de Bailleul à Estaires et 39 de Seclin à La Bassée.

La plupart de ces chemins ont totalement changé, depuis leur création, de caractère et de destination. Leur importance augmente tous les jours dans une progression considérable, et leurs chaussées, construites en grande partie par les communes, avec une extrême parcimonie, doivent être mises en rapport avec les conditions nouvelles de leur circulation. On est largement entré dans cette voie depuis plusieurs années, et, pour atteindre le but, il faudra y persévérer, on ne doit pas se le dissimuler, au-delà de la limite des sacrifices prévus en 1862.

Le crédit d'entretien proposé pour 1870 s'élève à 218,500 francs, sensiblement égal à celui de 1869. Il fait ressortir le prix du mètre courant comme il suit:

Maximum: 1 fr. 43 pour le chemin N° 48, de Lomme à Loos, établi sur un sol très-mauvais et subissant une circulation énorme et écrasante.

Minimum: 0 fr. 70 pour le chemin N° 33, d'Hazebrouck à Bailleul.

Moyenne: 0 fr. 96 pour les vingt-quatre chemins du service.

Ce prix moyen dépasse de 0 fr. 16 la moyenne générale du réseau; mais il est momentané, et trouve son explication et sa justification dans les circonstauces anormales qui viennent d'être exposées.

Arrondissement de Douai. — Les chemins compris dans ce service sont au nombre de neuf et offrent ensemble un développement de 119 kilomètres 862 mètres. Ils sont tous revêtus de chaussées pavées.

Les parties en bon, médiocre ou mauvais état sont respectivement de 60, 52 et 8 kilomètres.

Les exploitations houillères, les fabriques de sucre et les distilleries, c'est-à-dire les industries du Nord, qui comportent les transports les plus lourds et les plus écrasants et qui les provoquent dans les circonstances les plus défavorables à la conservation des chaussées, ont continué à prendre, dans l'arrondissement de Douai, un développement très-considérable; elles ont appelé sur cette partie du réseau de la grande vicinalité une circulation très-active qui n'entrait nullement dans les prévisions de son premier établissement et qu'elle était complètement inhabile à supporter. Des chemins tout entiers se sont trouvés ainsi amenés à l'état de viabilité le plus déplorable. Les ressources spéciales, qui sont consacrées depuis plusieurs années au service des travaux de grosses réparations, ont permis de conjurer les conséquences les plus graves d'un pareil état de choses et d'y remédier dans une mesure très-précieuse; mais les prévisions de l'étude présentée en 1862 pour l'amélioration de l'ensemble du réseau, devront être atteintes pour que l'on puisse obtenir un résultat déjà satisfaisant et durable, et même il faut s'attendre à les dépasser si l'on veut arriver à un résultat complet.

Les chemins dont la viabilité demande à être améliorée sont ceux qui sont désignés sous les

N^os^ 8 de Douai à Seclin, 25 d'Arleux à Orchies, 35 de Douai à Saint-Amand, 19 de Sainglin à Pont-à-Marcq, et 30 de Carvin à Orchies.

Le crédit d'entretien que les Ingénieurs demandent pour 1870 dépasse celui de 1869 d'une somme de 1,500 fr., applicable au chemin N° 30, dont la longueur a été portée l'année dernière de 7,601 mètres à 9,101 mètres. Ce crédit, qui pour l'ensemble du service se monte à 69,500 fr., donne pour le coût du mètre courant :

Maximum : 1 fr. 27 applicable au chemin N° 34, d'Auberchicourt à Abscon, énormément fréquenté ;

Minimum : 0 fr. 44 par le chemin N° 35, de Douai à Saint-Amand ;

Moyenne : 0 fr. 58 pour les neuf chemins du service.

Ce prix moyen n'est pas élevé, eu égard aux besoins, et l'on ne saurait l'abaisser sans danger.

Arrondissement de Valenciennes.—Les chemins compris dans ce service ne sont qu'au nombre de sept, présentant ensemble une longueur de 99 kilomètres 159 mètres, dont 90 kilomètres en chaussées pavées et 9 kilomètres en chaussées empierrées.

Les parties en bon, médiocre ou mauvais état sont respectivement de 50, 42 et 7 kilomètres.

Ces chemins sont peut-être ceux de tout le réseau dont la construction première laisse le plus à désirer et sur lesquels les causes perturbatrices qui concourent si puissamment à la dégradation des chaussées dans le Nord, ont agi et continuent d'agir avec le plus d'intensité.

Leur circulation est excessive, et dans un très-grand nombre de points, la nature du terrain sur lequel la chaussée est assise est éminemment défavorable à la stabilité ; aussi la restauration de ce petit groupe de lignes, qui ne représente en étendue que les 0,11 du réseau, comprend-elle les 0,25 de la dépense totale dans l'étude générale.

Celles de ces voies de communication, dont la viabilité appelle le plus l'attention, sont les chemins N^os^ 50, de Fresnes à Jenlain, 21 de Saint-Amand à Hélesmes, 70 de la Pyramide à Vendegies, et 43 de Landrecies à Solesmes.

Le crédit d'entretien proposé pour 1870 est supérieur de 2,550 fr. à celui de 1869. Il s'élève à 92,500 fr. et fait revenir le prix d'entretien du mètre courant comme il suit :

Maximum : 1 fr. 21 pour le chemin N° 50, de Fresnes à Jenlain, en butte à une circulation écrasante ;

Minimum : 0 fr. 75 pour le chemin N° 13, de Valenciennes à Somain ;

Moyenne : 0 fr. 93 pour les sept chemins du service.

Ce prix moyen est relativement élevé, mais il restera cependant inférieur aux besoins jusqu'au moment où les améliorations, prévues et à prévoir, auront pu être réalisées.

Arrondissement de Cambrai. — Les chemins compris dans ce service sont au nombre de neuf et ont ensemble une étendue de 93 kilomètres 866 mètres, dont 61 kilomètres en chaussées pavées et 33 kilomètres en chaussées empierrées.

Les parties en bon, médiocre ou mauvais état sont respectivement de 86, 7 et 1 kilomètre.

Les améliorations obtenues depuis six ans sur les chemins de l'arrondissement de Cambrai sont importantes et vivement appréciées par le public. Ces améliorations ayant été appliquées aux parties des chaussées qui se trouvaient le plus gravement atteintes, les désordres profonds que l'on signalait autrefois chaque année ont cessé graduellement de se produire, et la circulation se trouve maintenant affranchie des entraves intolérables et des dangers sérieux auxquels

elle était exposée sur un grand nombre de points. Mais, plus les résultats acquis sont réels et précieux, plus les populations réclament avec instances les perfectionnements qui sont à obtenir encore, et l'on ne saurait donner une attention trop sérieuse à ce vœu légitime.

L'unique kilomètre en mauvais état se rencontre en même temps que 4 kilomètres médiocres sur le chemin N° 15, d'Esnes à Busigny, et l'on trouve 1 kilomètre 1/2 en médiocre état sur les chemins N^os^ 16, de Solesmes à Caudry, et 59 de Caudry à Aubencheul-au-Bois.

Le crédit d'entretien nécessaire pour 1870 est de 79,000 fr., inférieur de 3,100 fr. à celui de 1869.

Il correspond, pour le prix d'entretien du mètre courant, aux chiffres suivants :

Maximum: 1 fr. 08 applicable au chemin N° 52, du Câteau à l'Arbre-de-Guise ;

Minimum: 0 fr. 62 applicable au chemin N° 60, de Marquette à Neuville-Saint-Remy ;

Moyenne: 0 fr. 84 pour les neuf chemins du service.

Ce prix moyen est justifié par l'expérience. On ne saurait le réduire sans s'exposer à perdre le bénéfice des améliorations obtenues.

Arrondissement d'Avesnes. — Les chemins compris dans ce service sont au nombre de douze, offrant ensemble une longueur de 157 kilomètres, construits presqu'entièrement avec des chaussées empierrées. Il n'existe plus de partie essentiellement mauvaise, et la longueur de celles qui sont encore médiocres se trouve réduite à 9 kilomètres.

Depuis plusieurs années, les Ingénieurs en chef qui se sont succédé dans le département du Nord signalent les chemins de l'arrondissement d'Avesnes comme présentant une viabilité satisfaisante, même pendant la mauvaise saison. Mais, ils font remarquer aussi que l'état réel de ces voies de communication est rendu inquiétant par l'insuffisance de largeur et d'épaisseur que présentent les chaussées, par la natnre du terrain sur lequel elles sont établies, sans l'intermédiaire d'une fondation en blocages et par l'activité de la circulation. Elles ne se maintiennent qu'à l'aide d'un entretien coûteux et qui exige les plus grands soins. La moindre négligence amène de suite un désordre profond ; et, sans l'extrême vigilance d'un service généralement bien fait, sans de puissantes ressources, l'état de viabilité serait bien vite compromis. Ces réserves sont applicables à tous les chemins de l'arrondissement, sans exception. Elles le seraient également, il est vrai, à toute chaussée empierrée en général, mais à un degré moindre qu'en ce qui concerne l'arrondissement d'Avesnes.

Les parties en médiocre état se trouvent sur une étendue de 6 kilomètres dans le parcours du chemin N° 20, de Solre-le-Château à Rond-Buison et Hirson, et sur une longueur de 3 kilomètres sur le chemin N° 65, d'Anor à Etrœungt.

Le crédit d'entretien proposé pour 1870, inférieur de 1,500 fr. à celui de 1869, s'élève à 143,500 fr. Ce chiffre fait ressortir le prix de l'entretien du mètre courant, comme il suit :

Maximum : 1 fr. 48 par le chemin N° 72, de Landrecies au Nouvion, assis sur un sol glaiseux et fluide, et très-fréquenté ;

Minimum : 0 fr. 51 pour le chemin N° 28, de Maubeuge à Binche ;

Moyenne : 0 fr. 91 pour les douze chemins du service.

Ce prix moyen est relativement élevé ; mais, d'après ce qui précède, la moindre réduction aurait immédiatement les plus graves conséquences.

En résumé, l'exposé qui précède établit que l'amélioration générale du réseau se poursuit

conformément aux prévisions de l'étude d'ensemble prescrite en 1862. Les Ingénieurs croient être en droit d'affirmer qu'elle est reconnue et vivement appréciée par tout le monde. Les faits sont d'ailleurs manifestes, et l'empressement de plus en plus grand que les communes apportent à acquitter leurs contingents et à prêter leur concours, témoigne hautement du prix qu'elles attachent à l'achèvement du programme. Les résultats acquis sont d'autant plus sensibles qu'ils consistent dans le perfectionnement de la partie du réseau sur laquelle la circulation rencontrait le plus d'entraves. Ils mettent plus visiblement en relief tous les points défectueux des lignes qui restent à améliorer encore, et provoquent ainsi de toutes parts des réclamations pressantes qui tendent non-seulement à obtenir le prompt et complet achèvement de ces travaux, mais encore l'exécution de travaux complémentaires dont la nécessité s'imposera vraisemblablement dans quelques années.

III. — Travaux neufs et de grosses réparations.

Exercice 1868.

Les travaux exécutés en 1868 ont absorbé une somme totale de 476,548 fr. 05 comprenant un contingent communal de 95,976 fr. 67.

Les crédits votés par le Conseil général avaient été répartis comme il suit :

N^{os} des chemins	NATURE DES TRAVAUX ET INDICATION DES LIEUX OU ILS S'EXÉCUTENT.	CRÉDITS alloués en 1868 sur les fonds de toute nature.
7	Achèvement de l'amélioration de la traverse de Beaucamps, commencement de la traverse de Fournes.	6000 »
8	Remaniement et amélioration dans les traverses d'Attiches et de La Neuville, entre Moncheaux et Thumeries. Trottoirs dans Aniches et La Neuville	28000 »
9	Achèvement du remaniement de la chaussée du Blanc-Seau; commencement du même travail à Wattrelos.	19000 »
11	Achèvement du rechargement entre les bornes kilométriques 28 et 29. Convertissement de l'empierrement en pavage dans Arnêke, sur 60 mètres de longueur	7000 »
13	Continuation de l'amélioration de chacune des traverses d'Hornaing et d'Erre sur 100 mètres. Élargissement de la chaussée pavée sur 1,012 mètres.	7375 »
14	Achèvement du remaniement entre Frelinghien et Houplines sur un kilomètre. Élargissement de la chaussèe à 5 mètres sur 450 mètres entre Armentières et Houplines.	29000 »
15	Achèvement de l'amélioration de la traverse d'Esnes et de Busigny	21000 »
16	Achèvement de l'amélioration de la traverse de Viesly et élargissement à Viesly et Béthencourt.	21000 »
16	Rectification dans la traverse de Viesly	6000 »
18	Achèvement des zônes en empierrement le long du pavage à la sortie de Bailleul. Construction de caniveaux pour l'écoulement des eaux.	2800 »
19	Remaniement de la chaussée dans le 7^{e} et le 8^{e} kilomètre	6000 »
20	Achèvement des travaux de rechargement dans la section de 7 kil. à 11 kil. Branche de Trélon à Hirson	10000 »
21	Continuation de l'amélioration de la traverse d'Hasnon sur 285 mètres. Élargissement sur 700 mètres de la chaussée pavée	8000 »
23	Reconstruction du pont de la Couronne sur la Plate-Becque. Rechargement de l'empierrement entre la Couronne et Merville	10000 »
	A reporter.	181175 »

N^os^ des chemins	NATURE DES TRAVAUX ET INDICATION DES LIEUX OU ILS S'EXÉCUTENT.	CRÉDITS alloués en 1868 sur les fonds de toute nature.
	Report.	181175 »
25	Construction de zones empierrées dans la partie comprise entre les routes impériales N^os^ 17 et 43	9000 »
30	Classement de la partie de Wahagnies à Libercourt.	28452 66
33	Rechargement de l'empierrement sur un kilomètre entre Hazebrouck et Merris.	8022 24
35	Rectification de la route aux abords du pont de Douai entre les bornes 3 et 4.	17304 »
36	Remaniement sur 200 mètres, section du Blanc-Four et continuation de l'amélioration de la chaussée à la montagne de Wervicq	10000 »
38	Achèvement du rechargement. Prolongement du pavage à Steenweerck sur 240 mètres de longueur vers le chemin de fer.	9750 »
39	Achèvement du remaniement entre Allennes et Annœullin. Commencement de celui entre Annœullin et Provin	22000 »
41	Remaniement de la section du Quinquibus, entre Wavrin et la route impériale, N° 44	20000 »
43	Continuation sur 448 mètres de l'amélioration de la traverse de Bousies.	4500 »
45	Continuation des travaux d'amélioration des traverses de Villers, Saint-Aubert et Haspres. . .	11020 »
47	Achèvement de l'amélioration de la traverse de Monchecourt	3500 »
49	Amélioration sur 100 mètres de la traverse de Rœulx. Élargissement du pavage en rase campagne, sur 500 mètres	6000 »
50	Continuation des travaux d'amélioration de la traverse de Rombies.	8125 »
51	Rectification entre Avelin et Pont-à-Marcq (y compris 5,000 fr. imputés sur le budget d'entretien)	30000 »
55	Rechargement de l'empierrement sur les parties les plus défectueuses. Élargissement de la Becque de Saint-Jans-Cappel le long du chemin	10500 »
59	Élargissement du pavage à Selvigny, et conversion de l'empierrement en pavage entre Caullery et Selvigny.	20000 »
62	Achèvement du rechargement sur environ 1 kilomètre, du remaniement entre Aubers et Herlies	17000 »
63	Continuation des améliorations des traverses de Marcoing et de Ribécourt.	15000 »
65	Élargissement dans la traverse de Wignehies	2991 24
67	Achèvement de la conversion de la chaussee empierrée en pavage sur 530 mètres au territoire de Saint-Sylvestre-Cappel, du point 3 kilomètres 200 au point 3 kilomètres 700.	17500 »
70	Elargissement du pavage sur 1,000 mètres de longueur au territoire de Moncheaux, entre les points kilométriques 4 kilomètres 050 et 5 kilomètres 150.	16354 16
78	Construction	19500 »
	TOTAL.	487694 30
	Ajouter sur le budget rectificatif de 1868 :	
8	Remaniement de la chaussée pavée dans la traverse de Raimbeaucourt et entre Martinsart et La Neuville	16853 75
	TOTAL GÉNÉRAL DES CRÉDITS POUR L'EXERCICE 1868.	504548 05
	Les dépenses se sont élevées à la somme de.	476548 05
	D'où il résulte une différence en diminution de.	28000 »

Cette différence provient des trois causes suivantes : sur le chemin N° 16, le besoin de recourir à l'expropriation a nécessité l'ajournement de la rectification de Viesly, évaluée 6,000 fr.; sur le chemin N° 55, on n'a pas pu exécuter en temps utile les ouvrages de consolidation de la becque de Saint-Jeans-Cappel, ce qui a laissé non dépensée une somme de 2,500 fr., dont, par

un rapport spécial, les Ingénieurs ont demandé le report sur 1869 ; enfin, les contingents communaux pour le chemin N° 78 n'ayant pas été réglés, le crédit de 19,500 fr. est resté sans emploi.

Tous les autres crédits ont reçu très-exactement la destination qui leur avait été assignée par les décisions du Conseil. Les rapports de MM. les Ingénieurs ordinaires rendent un compte détaillé de leur emploi et des résultats obtenus.

Comme pour l'entretien, et conformément à un désir exprimé par le Conseil général, l'Ingénieur en chef joint au présent rapport, en ce qui touche les travaux neufs et les grosses réparations, un tableau synoptique de la répartition des dépenses en fourniture de matériaux et de main-d'œuvre.

Ce tableau donne la preuve du soin que MM. les Ingénieurs ont apporté à réduire, le plus possible, ce dernier objet de dépenses. En effet, la somme de 459,694 fr. 30 dépensée pour travaux de grosses réparations des chaussées, se répartit ainsi qu'il suit :

Fourniture de matériaux	359,971 f. 88	ou 78 °/₀.
Main-d'œuvre et divers	99,622 42	ou 22 °/₀.
TOTAL PAREIL. . . .	459,694 f. 30	

Exercice 1869. Les crédits ouverts au budget de 1869 s'élèvent à la somme de 438,496 fr. 25

Dont à la charge du département	350,130 f. 23
Et à la charge des communes	88,366 02

La répartition détaillée du crédit total a été arrêtée par le Conseil général dans sa dernière session. En voici le tableau :

N^os des chemins	NATURE DES TRAVAUX ET INDICATION DES LIEUX OU ILS S'EXÉCUTENT.	CRÉDITS alloués en 1869 sur les fonds de toute nature.
1	Reconstruction du tablier du pont de Bourbourg	6000 »
7	Remaniement de la chaussée pavée sur les territoires de Beaucamps et de Fournes	15000 »
8	Remaniement de la chaussée dans la traverse de Raimbeaucourt et entre Martinsart et La Neuville (16,853 fr. 75 ont été portés sur le budget rectificatif de 1868)	8146 25
10	Remaniement de la chaussée dans la traverse de Férin	6000 »
13	Élargissement à 3 mètres 50 de la chaussée actuelle.	15000 »
14	Remaniement entre Armentières et Houplines, avec élargissement à 5 mètres	27875 »
15	Élargissement de la chaussée dans les traverses de Clary, Marest et Busigny.	15000 »
16	Élargissement entre Viesly et Béthencourt.	20000 »
19	Remaniement de la chaussée pavée sur une longueur de 940 mètres	8000 »
20	Rechargement	10000 »
21	Remaniement et consolidation de la chaussée entre le bois d'Hasnon et Hélesmes	15000 »
23	Rechargement entre Merville et la Couronne et amélioration des écoulements d'eau à Estaires et Vieux-Berquin	10000 »
	A reporter	156021 25

N^os^ des chemins	NATURE DES TRAVAUX ET INDICATION DES LIEUX OU ILS S'EXÉCUTENT.	CRÉDITS alloués en 1869 sur les fonds de toute nature.
	Report. . . .	156021 25
25	Remaniement de la chaussée dans la traverse de Pecquencourt.	8000 »
32	Exhaussement des parties inondées à Boulogne, Marpent et Cartignies	2600 »
36	Remaniement de la chaussée à Quesnoy, Wervicq, à la montagne de Wervicq et à Comines. .	20000 »
39	Remaniement et élargissement de la chaussée pavée à 4 mètres entre Annœullin et Bauvin. .	21500 »
41	Remaniement et élargissement entre Wervicq et la route impériale N° 41	18000 »
42	Reconstruction du tablier du pont de Jeumont. (Part contributive du département et des communes.).	8000 »
43	Élargissement de la chaussée à 3 mètres 50	15000 »
47	Remaniement de la chaussée dans la traverse d'Auberchicourt	10000 »
50	Amélioration dans la traverse de Fresnes; construction d'une chaussée neuve entre Rombies et Curgies.	35000 »
51	Rectification entre Seclin et Pont-à-Marcq (y compris 5,000 francs imputés sur le budget d'entretien).	10000 »
55	Prolongement des pavages à Berthen et à Bœschepe	10000 »
59	Élargissement à Walincourt; substitution d'un pavé à l'empierrement entre Walincourt et Caullery	15000 »
62	Remaniement et élargissement partiels de la chaussée pavée; établissement de zones d'empierrement	20000 »
63	Élargissement de la chaussée pavée sur divers points.	10000 »
67	Achèvement de la conversion de la chaussée empierrée en pavage	39375 »
70	Remaniement et élargissement de la chaussée	15000 »
78	Construction du chemin de ceinture de Valenciennes	25000 »
	TOTAL.	438496 25

Aucune modification ne sera faite à cette répartition, sauf en ce qui touche le chemin N° 78, dont les contingents communaux ne sont pas encore réglés et dont le crédit ne pourra vraisemblablement pas être épuisé.

Exercice 1870. Les propositions des Ingénieurs pour 1870, en ce qui touche les travaux neufs et grosses réparations, sont résumées dans le tableau ci-après, qui présente la situation particulière de chaque chemin. Ces propositions, on doit le remarquer, se rapportent toutes à des projets qui ont été adoptés en principe par le Conseil général dans sa session de 1863, à la condition, acceptée d'ailleurs par toutes les communes, qu'elles participeront à la dépense pour un cinquième.

PROJET DE BUDGET POUR 1870.

TRAVAUX NEUFS

ET DE

GROSSES RÉPARATIONS.

1re PARTIE.

NUMÉROS DES CHEMINS.	DÉSIGNATION DES CHEMINS.	MONTANT DES PROJETS approuvés en principe.			CRÉDITS OUVERTS sur les fonds de toute nature.							CRÉDITS restant à ouvrir à partir de 1870.	NUMÉROS DES CHEMINS.	CRÉDITS PROPOSÉS pour 1870.			OBSERVATIONS ET INDICATION DE LA NATURE ET DE L'EMPLACEMENT DES TRAVAUX PROJETÉS pour 1870.
					EXERCICES												
		Dépenses à la charge du département les 0,80.	Dépenses à la charge des communes les 0,20	TOTAL.	1864.	1865.	1866.	1867.	1868.	1869.	De 1864 à 1869 inclusivement.			Fonds du département les 0,80.	Fonds des communes les 0,20.	TOTAUX	
6	De Lille à Lannoy	31200 »	7800 »	39000 »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	39000 »	6	4800 »	1200 »	6000 »	Remaniement de la chaussée sur les territoires de Fives et de Flers (*Voir le projet ci-joint montant à 30,000 fr.*)
7	De Lomme à Fournes	45600 »	11400 »	57000 »	6000 »	5000 »	6000 »	6000 »	6000 »	15000 »	44000 »	13000 »	7	10400 »	2600 »	13000 »	Remaniement de la chaussée sur le territoire de Fournes. (Travail en cours d'exécution.)
8	De Douai à Seclin	188800 »	47200 »	236000 »	22500 »	20000 »	30000 »	28000 »	28000 »	25000 »	153500 »	82500 »	8	22400 »	5600 »	28000 »	Remaniement de la chaussée dans la traverse de Raimbeaucourt. Remaniement entre Thumeries et Seclin. (Travail en cours d'exécution.)
9	De Mouveaux à la frontière	60800 »	15200 »	76000 »	» »	18000 »	20000 »	19000 »	19000 »	» »	76000 »	» »	9	» »	» »	» »	Programme épuisé.
10	De Douai à Bapaume	38400 »	9600 »	48000 »	» »	» »	» »	» »	» »	6000 »	6000 »	42000 »	10	8000 »	2000 »	10000 »	Remaniement de la chaussée dans la traverse de Férin. (Travail en cours d'exécution.)
11	De Cassel à Gravelines	29440 »	7360 »	36800 »	» »	5000 »	7000 »	7000 »	7000 »	» »	26000 »	10800 »	11	8640 »	2160 »	3000 » 7800 »	Continuation du convertissement de l'empierrement en pavage à l'entrée d'Arnèke. (*Voir le projet ci-joint montant à 3,000 fr.*) Élargissement de la chaussée entre les bornes 14 et 18. (*Voir le projet ci-joint montant à 7,800 fr.*)
13	De Valenciennes à Somain	114000 »	28500 »	142500 »	» »	10000 »	14000 »	20625 »	7375 »	15000 »	67000 »	75500 »	13	12000 »	3000 »	15000 »	Remaniement de 2,850 m. de longueur, sur une largeur de 3 m. (Travail en cours d'exécution.)
14	D'Armentières à Ypres	104000 »	26000 »	130000 »	8750 »	5000 »	10000 »	33125 »	29000 »	27875 »	113750 »	16250 »	14	13000 »	3250 »	16250 »	Amélioration et élargissement de la chaussée entre Armentières et Houplines. (Travail en cours d'exécution.)
15	D'Esnes à Busigny	137600 »	34400 »	172000 »	21500 »	19000 »	19500 »	21000 »	21000 »	15000 »	117000 »	55000 »	15	16800 »	4200 »	3000 » 18000 »	Élargissement dans les traverses de Clary, Maretz et Busigny (Achèvement du travail en cours d'exécution.) Elargissement de la chaussée en rase campagne. (*Voir le projet ci-joint montant à 52,000 fr.*)
16	De Solesmes à Caudry	100800 »	25200 »	126000 »	21500 »	18750 »	18750 »	17000 »	21000 »	20000 »	117000 »	9000 »	16	4800 »	1200 »	6000 »	Élargissement de la chaussée. (Achèvement du travail en cours d'exécution.) (*Voir le tableau suivant.*)
18	De Bailleul à Ypres	7840 »	1960 »	9800 »	» »	» »	3000 »	4000 »	2800 »	» »	9800 »	» »	18	» »	» »	» »	Programme épuisé.
19	De Sainghin à Pont-à-Marcq	37600 »	9400 »	47000 »	» »	5000 »	6000 »	6000 »	6000 »	8000 »	31000 »	16000 »	19	3200 »	800 »	4000 »	Remaniements de la chaussée. (Travail en cours d'exécution.)
20	De Solre-le-Ch. à Trélon et Rond-Buiss	32000 »	8000 »	40000 »	» »	» »	10000 »	10000 »	10000 »	10000 »	40000 »	» »	20	» »	» »	» »	Programme épuisé.
21	De Saint-Amand à Hélesmes	94960 »	23740 »	118700 »	» »	8000 »	10000 »	10000 »	8000 »	15000 »	51000 »	67700 »	21	12000 »	3000 »	15000 »	Remaniement et consolidation de la chaussée entre le bois d'Hasnon et Hélesmes. (Travail en cours d'exécution.)
23	De Bailleul à Estaires et Merville	35200 »	8800 »	44000 »	5000 »	2500 »	6500 »	10000 »	10000 »	10000 »	44000 »	» »	23	» »	» »	» »	Programme épuisé.
24	De Gussignies à Avesnes	24000 »	6000 »	30000 »	9000 »	8000 »	9000 »	4000 »	» »	» »	30000 »	» »	24	» »	» »	» »	Les travaux sont terminés.
25	D'Arleux à Orchies	84000 »	21000 »	105000 »	» »	7000 »	9000 »	18000 »	9000 »	8000 »	51000 »	54000 »	25	5600 »	1400 »	7000 »	Remaniements de la chaussée. (Travail en cours d'exécution.)
30	De Carvin à Orchies	16000 »	4000 »	20000 »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	20000 »	30	» »	» »	» »	L'établissement de zones prévu au programme 1862 s'exécute peu à peu sur les fonds d'entretien. La somme de 28,452 fr. 66, votée en 1868, a été affectée aux travaux de restauration de la partie comprise entre Wahagnies et Libercourt. (*Voir le tableau suivant.*)
32	D'Étrœungt à Landrecies	56000 »	14000 »	70000 »	» »	» »	» »	» »	» »	2600 »	2600 »	67400 »	32	4000 »	1000 »	5000 »	Exhaussement à Warpont. (*Voir le projet ci-joint montant à 5,000 fr.*)
33	D'Hazebrouck à Merris	22400 »	5600 »	28000 »	» »	5977 76	6000 »	8000 »	8022 24	» »	28000 »	» »	33	» »	» »	» »	Programme épuisé.
35	De Douai à Saint-Amand	72000 »	18000 »	90000 »	» »	8000 »	10000 »	5700 »	17304 »	» »	41004 »	48996 »	35	» »	» »	» »	Les travaux peuvent être ajournés.
36	De Quesnoy-sur-Deûle à Tourcoing	56000 »	14000 »	70000 »	» »	» »	» »	10000 »	10000 »	20000 »	40000 »	30000 »	36	24000 »	6000 »	30000 »	Remaniement de la chaussée à Quesnoy, à Wervicq et à la montagne de Wervicq. (Travail en cours d'exécution.)
38	De Bailleul à Estaires	70400 »	17600 »	88000 »	26375 »	19000 »	17875 »	15000 »	9750 »	» »	88000 »	» »	38	» »	» »	» »	Programme épuisé.
39	De Seclin à La Bassée	145600 »	36400 »	182000 »	27500 »	18000 »	25000 »	22000 »	22000 »	21500 »	136000 »	46000 »	39	8000 » 8000 «	2000 » 2000 »	10000 » 10000 »	Achèvement du remaniement et élargissement de la chaussée pavée à 4 mètres entre Annœullin et Beauvin. (Travaux en cours d'exécution.) Continuation des travaux précédents. (*Voir le projet, ci-joint*).
	A reporter	1604640 »	401160 »	2005800 »	148125 »	182227 76	237625 »	274450 »	251251 24	218975 »	1312654 »	693146 »		165640 »	41410 »	207075 »	

NUMÉROS DES CHEMINS	DÉSIGNATION DES CHEMINS.	MONTANT DES PROJETS approuvés en principe.			CRÉDITS OUVERTS sur les fonds de toute nature.							CRÉDITS restant à ouvrir à partir de 1870.	NUMÉROS DES CHEMINS.	CRÉDITS PROPOSÉS pour 1870.			OBSERVATIONS ET INDICATION DE LA NATURE ET DE L'EMPLACEMENT DES TRAVAUX PROJETÉS pour 1870.
		Dépenses à la charge du département les 0,80.	Dépenses à la charge des communes les 0,20.	TOTAL.	EXERCICES 1864.	1865.	1866.	1867.	1868.	1869.	De 1864 à 1869 inclusivement.			Fonds du département les 0,80.	Fonds des communes les 0,20.	TOTAUX	
	Report.	1604640 »	401160 »	2005800 »	148125 »	182227 76	237625 »	274450 »	251251 24	218975 »	1312654 »	693146 »		165640 »	41410 »	207050 »	
40	De Neuf-Berquin à Haverskerque. .	9600 »	2400 »	12000 »	10000 »	2000 »	» »	» »	» »	» »	12000 »	» »	40	» »	» »	» »	Programme épuisé.
41	D'Haubourdin à Carvin	144000 »	36000 »	180000 »	33000 »	24000 »	28750 »	20000 »	20000 »	18000 »	143750 »	36250 »	41	16800 »	4200 »	21000 »	Relevé à bout au Quinquibus. Amélioration de la chaussée à Don. (*Voir le projet ci-joint montant à* 36,250 *fr.*)
42	De Solre-le-Château à Trélon. . . .	16000 »	4000 »	20000 »	» »	10000 »	10000 »	» »	» »	» »	20000 »	» »	42	» »	» »	» »	Programme épuisé.
43	De Landrecies à Solesmes	94400 »	23600 »	118000 »	7000 »	7000 »	7000 »	12500 »	4500 »	15000 »	53000 »	65000 »	43	12000 »	3000 »	15000 »	Élargisssment de la chaussée. (Travail en cours d'exécution.)
45	De Douai à Saint-Waast.	37680 »	9420 »	47100 »	» »	10000 »	12000 »	14000 »	11100 »	» »	47100 »	» »	45	» »	» »	» »	Programme épuisé.
47	D'Auberchicourt à Bugnicourt . . .	98400 »	24600 »	123000 »	8000 »	8000 »	8000 »	12500 »	3500 »	10000 »	50000 »	73000 »	47	8000 »	2000 »	10000 »	Remaniement de la chaussée dans la traverse d'Auberchicourt. (Travail en cours d'exécution.)
48	De Lomme à Loos.	4880 »	1220 »	6100 »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	6100 »	48	» »	» »	» »	Les travaux peuvent être ajournés à 1871.
49	De Denain à Mastaing.	37600 »	9400 »	47000 »	» »	5000 »	8000 »	8000 »	6000 »	» »	27000 »	20000(1)	49	» »	» »	» »	(1) Le chemin N° 49 ayant été bien construit, la somme de 20,000 frans qui reste à dépenser pourrait être reportée sur le chemin N° 21 pour la consolidation de la chaussée.
50	De Fresnes à Quarouble	235200 »	58800 »	294000 »	» »	11000 »	16000 »	22875 »	8125 »	35000 »	93000 »	201000 »	50	32000 »	8000 »	40000 »	Amélioration dans la traverse de Fresnes. Construction d'une chaussée neuve entre Rombies et Curgies. (Travaux en cours d'exécution.)
51	De Seclin à Pont-à-Marcq.	13600 »	3400 »	17000 »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	17000 »	51	6400 »	1600 »	8000 »	Remaniement et élargissement de la chaussée aux abords des agglomérations de Seclin et d'Avelin. (*Voir le projet ci-joint montant à* 17,000 *fr.*)
		24000 »	6000 »	30000 »	» »	» »	» »	» »	» »	25000 »	5000 »	30000(2)					(2) Ces 30,000 fr. sont transportés à l'amélioration du chemin d'intérêt commun N° 82 devenu rectification du chemin N° 51. (*Voir le tableau suivant.*)
52	Du Câteau à l'Arbre-de-Guise. . .	14400 »	3600 »	18000 »	16000 »	2000 »	» »	» »	» »	» »	18000 »	» »	52	» »	» »	» »	Les travaux sont terminés.
55	De Bailleul à l'Abeele	32400 »	8100 »	40500 »	» »	» »	10000 »	10000 »	10500 »	10000 »	40500 »	» »	55	» »	» »	» »	Programme épuisé.
57	De Caestre à Vieux-Berquin	16000 »	4000 »	20000 »	3000 »	3000 »	7500 »	6500 »	» »	» »	20000 »	» »	57	» »	» »	» »	Programme épuisé.
58	D'Armentières à La Bassée.	15200 »	3800 »	19000 »	» »	8000 »	11000 »	» »	» »	» »	19000 »	» »	58	» »	» »	» »	Programme épuisé.
59	De Caudry à Aubencheul-au-Bois. .	108000 »	27000 »	135000 »	18750 »	15000 »	13000 »	15000 »	20000 »	15000 »	96750 »	38250 »	59	14400 »	3600 »	18000 »	Établissement d'un pavage en remplacement de l'empierrement entre Caullery et Walincourt. (*Voir le projet ci-joint montant à* 38,000 *fr.*)
62	D'Estaires à Don	109600 »	27400 »	137000 »	18750 »	18000 »	17000 »	22000 »	17000 »	20000 »	112750 »	24250 »	62	19400 »	4850 »	24250 »	Amélioration de la chaussée sur les territoires de Sainghin et d'Aubers et entre Aubers et la limite du Pas-de-Calais. (Travail en cours d'exécution).
63	De Cambrai à Metz-en-Couture. . .	60000 »	15000 »	75000 »	6250 »	5000 »	5000 »	10000 »	15000 »	10000 »	51250 »	23750 »	63	12000 »	3000 »	5000 »	Élargissement des traverses de Proville, Noyelles, Marcoing et Ribécourt. (Travail en cours d'exécut.)
																10000 »	Continuation des travaux ci-dessus. (*Vair le projet ci-joint montant à* 23,750 *fr.*)
67	De Steenwoorde à l'Hazewinde. . .	67200 »	16800 »	84000 »	» »	14000 »	22500 »	20000 »	17500 »	10000 »	84000 »	» »	67	» »	» »	» »	Les travaux prévus au programme de 1862 sont terminés.
68	De Lomme à Quesnoy-sur-Deûle . .	4800 »	1200 »	6000 »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	6000 »	68	» »	» »	» »	Les travaux peuvent être ajournés.
70	De Vendegies à la pyramide de Denain	135720 »	33880 »	169400 »	18763 05	15945 90	19115 68	19645 84	16354 16	15000 »	104824 63	64575 37	70	12000 »	3000 »	15000 »	Élargissement et remaniement de la chaussée actuelle sur une longueur de 5,500 mètres. (Travaux en cours d'exécution.)
72	De Prisches au Nouvion	29120 »	7280 »	36400 »	27000 »	9400 »	» »	» »	» »	» »	36400 »	» »	72	» »	» »	» »	Les travaux sont terminés.
	TOTAL	2912240 »	728060 »	3640300 »	314638 05	349573 66	432490 68	467470 84	425830 40	381975 »	2371978 63	1268321 37		298640 »	74660 »	373300 »	

Le crédit total demandé pour travaux de grosses réparations compris au programme de 1862 est donc inférieur aux crédits alloués pour le même objet, non-seulement en 1869, mais encore dans les trois années antérieures 1866, 1867 et 1868.

Le programme de 1862 comportait une dépense totale de . .	3,640,300 f.	»
Il a été alloué jusqu'à 1869 inclusivement	2,371,978	63
Il reste donc à allouer une somme de . . .	1,268,321	37

Mais, depuis 1862, les besoins ont augmenté avec le développement commercial et les dépenses se sont accrues par suite du renchérissement continu de la main-d'œuvre et des matériaux. Aussi un certain nombre de travaux qui n'étaient pas prévus à cette époque ont dû être entrepris.

Le Conseil général n'a pas hésité à reconnaître l'urgence de ces travaux, et il a approuvé depuis trois ans huit projets aujourd'hui en cours d'exécution. La nécessité s'est révélée, depuis l'année dernière, d'y ajouter sept nouveaux projets. On a donc, en dehors du programme de 1862, quinze entreprises pour lesquelles des crédits sont demandés sur l'exercice 1870.

Ces entreprises représentent une dépense de 399,500 fr., dont 219,500 fr. pour projets anciens et 80,000 fr. pour projets nouveaux, savoir:

Projets approuvés antérieurement.

Chemin N° 1.	Reconstruction du tablier du pont de Bourbourg	6,000 f.	»
— 16.	Rectification dans la traverse de Viesly	6,000	»
— 30.	Restauration entre Wahagnies et Libercourt	37,000	»
— 42.	Reconstruction du tablier du pont de Jeumont	8,000	»
— 51.	Rectification entre Seclin et Pont-à-Marcq	50,000	»
— 65.	Amélioration à l'entrée de Wignehies	2,500	»
— 67.	Convertissement de la chaussée empierrée en pavage	55,000	»
— 78.	Construction. Chemin de ceinture de Valenciennes.	55,000	»

Projets nouveaux.

Chemin N° 16.	Amélioration des rampes de Viesly et élargissement de la chaussée	25,000	»
— 33.	Reconstruction du tablier du pont de la Borre.	3,700	»
— 38.	Reconstruction du tablier du pont de la Metéren-Becque . .	3,300	»
— 39.	Reconstruction du tablier du pont-levis de Bauvin.	6,000	»
— 45.	Élargissement entre les bornes kilométriques 13 et 15. . . .	30,000	»
— 65.	Rechargement entre les bornes N^{os} 4 et 7	10 000	»
— 72.	Construction d'un aqueduc à Prisches.	2,000	»
	TOTAL	399,500	»

Le tableau ci-après reproduit la liste de ces projets en indiquant les crédits qui ont été alloués antérieurement pour parvenir à leur exécution, ainsi que ceux qui sont demandés sur l'exercice 1870.

PROJET DE BUDGET POUR 1870.

TRAVAUX NEUFS

ET DE

GROSSES RÉPARATIONS.

2e PARTIE.

N°s des chemins	DÉSIGNATION DES TRAVAUX.	Montant des projets.	CRÉDITS ALLOUÉS — Antérieurement à 1869.	CRÉDITS ALLOUÉS — En 1869.	Total des crédits alloués.	Crédits restant à allouer.	Crédits demandés pour 1870.	Fonds du département.	Fonds des communes	TOTAL.	OBSERVATIONS.
1	Reconstruction du tablier du pont de Bourbourg	7000 »	» »	6000 »	6000 »	1000 »	1000 »	800 »	200 »	1000 »	Complément de la dépense primitivement prévue, afin de pouvoir améliorer le pavage des rampes aux abords du pont et prolonger les trottoirs des mêmes abords.
16	Rectification dans la traverse de Viesly.	6000 »	» »	» »	» »	6000 »	6000 »	» »	6000 »	6000 »	Travail approuvé par le Conseil général dans sa session de 1867 et dont l'exécution a été retardée par suite des difficultés survenues dans le règlement de l'indemnité due pour expropriation de bâtiment.
16	Élargissement de la chaussée à 5 m. Restauration des rampes de Viesly à Briastre et de Viesly à Préelle	25000 »	»	» »	» »	25000 »	5000 »	4000 »	1000 »	5000 »	Travail demandé très-instamment par le Syndicat comme complément indispensable de ceux qui vont s'achever sur le programme de 1862.
30	Restauration entre Wahagnies et Libercourt.	37000 »	28452 66	» »	28452 66	8547 34	8547 34	5698 23	2849 11	8547 34	Le crédit de 28,452 fr. 66 a suffi pour remanier la chaussée sur environ 1,100 mètres de longueur. Le crédit ci-contre de 8,547 fr. 34 est nécessaire pour permettre l'achèvement du travail en 1870. Les communes doivent intervenir pour 1/3 dans la dépense et le département pour 2/3, ainsi que le Conseil général l'a décidé dans sa session de 1868.
33	Reconstruction du tablier du pont de la Borre.	3700 »	» »	» »	» »	3700 »	3700 »	2960 »	740 »	3700 »	Tablier en ruine et dont on ne pourrait différer la reconstruction sans danger pour la circulation. (*Voir le projet ci-joint.*)
38	Réparation du pont sur la Météren-Becque.	3300 »	» »	» »	» »	3300 »	3300 »	2640 »	660 »	3300 »	Tablier en ruine et dont on ne pourrait différer la reconstruction sans danger pour la circulation. (*Voir le projet ci-joint.*)
39	Réfection du pont levis de Bauvin, sur la Deûle	6000 »	» »	» »	» »	6000 »	6000 »	4800 »	1200 »	6000 »	Tablier en ruine et dont on ne pourrait différer la reconstruction sans danger pour la circulation. (*Voir le projet ci-joint*)
42	Reconstruction du tablier du pont de Jeumont	16000 »	» »	8000 »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	La Compagnie de la Sambre a contribué pour la moitié de la dépense, soit 8,000 fr. Les travaux sont faits sous la direction des Ingénieurs de la navigation de la Sambre. Ils seront terminés cette année
43	Élargissement entre les bornes 13 et 15	30000 »	» »	» »	» »	30000 »	10000 »	8000 »	2000 »	10000 »	Complément indispensable du programme de 1862 épuisé pour ce chemin. Ce travail a pour objet de remanier et élargir une partie de chaussée de 900 mètres de longueur, laquelle n'a que 2 mètres 50 de largeur et souffre beaucoup pendant l'hiver.
51	Rectification entre Seclin et Pont-à-Marcq.	50000 »	5000 »	5000 »	10000 »	40000 »	5000 »	3333 34	1666 66	5000 »	Le crédit de 5,000 fr. a été voté par le Conseil général dans sa session du 4 septembre 1867 pour dix ans, ce qui constitue un crédit de 50,000 fr. qui, ajouté à celui de 30,000 prélevé sur le programme de 1862, permet le remplacement des pavés calcaires gélifs de la section d'Avelin à Pont-à-Marcq (Ancien chemin d'intérêt commun N° 82.) (*Voir le tableau précédent.*)
65	Amélioration à l'entrée de Wignehies	2991 24	2991 24	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	Travail complètement exécuté en 1868.
65	Rechargement entre les bornes N°s 4 et 7.	10000 »	»	» »	» »	10000 »	10000 »	8000 »	2000 »	10000 »	Partie très-usée dont l'amélioration est très-instamment demandée par le Syndicat.
67	Convertissement de la chaussée empierrée en pavage. — Achèvement.	55000 »	» »	29375 »	29375 »	25625 »	25625 »	20500 »	5125 »	25625 »	Achèvement en 1870 des travaux prévus.
72	Construction d'un aqueduc à Prisches, travail demandé par le Syndicat.	2000 »	» »	» »	» »	2000 »	2000 »	1600 »	400 »	2000 »	Travail demandé par le Syndicat, et qui a pour but la suppression d'un fossé profond et dangereux pour la circulation.
78	Construction. — Chemin de ceinture de Valenciennes. . .	55000 (1)	19500 » Resté sans emploi.	23000 »	44500 »	500 »	19500 »	15600 »	3900 »	19500 »	(1) M. le Ministre des Travaux publics ayant alloué une subvention de 10,000 fr. sur les fonds de l'État, la dépense à la charge du département et des communes est réduite à 44,500 fr. La répartition des contingents des communes intéressées n'étant pas arrêtée, il n'a pas été possible jusqu'ici de commencer les travaux. Le crédit demandé ci-contre serait reporté de l'exercice 1868 sur l'exercice 1870.
	TOTAUX DE LA 2e PARTIE.							77 931 37	27740 77	105672 34	
	A ajouter les crédits demandés pour travaux compris au programme de 1862							. . . .	. . . .	373300 »	
	TOTAL GÉNÉRAL des crédits demandés en 1870 pour travaux de grosses réparations							. . . .	. . . .	478972 34	Total inférieur de 26,000 fr. (en nombre rond) au montant total des crédits de l'exercice 1868 et supérieur de 39,000 fr. à celui des crédits de l'exercice 1869.

IV. — Travaux neufs.

Dans sa session de 1867, le Conseil général a classé au nombre des chemins vicinaux de grande communication le chemin de ceinture autour de Valenciennes.

On a vu précédemment que les crédits alloués en 1868 et 1869, montant ensemble à 44,500 f. sont restés sans emploi, en attendant la solution de la question de la répartition des contingents communaux.

On a vu également que le montant du projet s'élève à 55,000 fr. et que l'allocation d'une subvention de 10,000 fr. sur les fonds du Trésor, réduit à 45,000 fr. la dépense totale à faire par le département et les communes.

Aucun autre chemin n'est, en ce moment, en construction ou à construire.

V. — Chemins à l'étude. — Classements

Dans sa séance du 1er septembre 1868, le Conseil général a décidé que, par les motifs exposés dans le rapport de M. le Préfet, il n'y avait lieu d'autoriser aucun nouveau classement parmi les routes départementales et les chemins de grande communication.

La solution de cette question est donc indéfiniment ajournée.

VI. — Objets divers.

Comptabilité.

Le service de la comptabilité s'opère, dans tous ses détails, d'après les règles prescrites par celles du Trésor. Il se fait de la manière la plus régulière et ne soulève jamais de difficultés de la part des administrations appelées à y concourir et à le contrôler.

On a achevé en 1869 de supprimer, dans tout le service, le mode de paiement par voie de régie. Tout fait de dépense est aujourd'hui l'objet d'un mandat individuel remis à l'ayant droit qui va en toucher le montant aux caisses publiques.

Subventions industrielles.

On continue d'apporter, dans l'opération si délicate du règlement des subventions industrielles, la prudence et l'esprit d'équité nécessaires pour prévenir les conflits, sans cependant sacrifier le revenu de cet impôt, qui constitue une ressource indispensable pour faire face aux besoins du service. Les subventions industrielles de 1868 ont été presque toutes réglées à l'amiable.

Il est bien désirable, pour le bon emploi des ressources, que les arrêtés fixant les contingents communaux acquittables en nature soient émis dans les deux premiers mois de l'année.

Nivellement général.

Le nivellement général du département est en cours d'exécution dans les arrondissements de Dunkerque et d'Hazebrouck. Cette opération embrassera le développement total de 854,736 mètres des chemins de grande communication, et donnera lieu, sur ces voies, à la pose d'environ 600 repères métalliques.

Relevé de la circulation.

Le relevé quinquennal de la circulation s'accomplit sur les routes impériales et départementales. M. le Préfet a décidé, sur la proposition de l'Ingénieur en chef, que ce recensement serait étendu aux chemins de grande communication. On aura ainsi, pour la première fois, des renseignements très-utiles dans une multitude de circonstances du service.

Plans d'alignements des traverses.

La réglementation des plans d'alignements des traverses est en bonne voie.

Il existe sur les chemins de grande communication du département 197 traverses de villes et de villages dont les plans se trouvaient, au 31 décembre 1868, dans la situation suivante :

	Plans homologués.	PLANS à l'étude.	PLANS à étudier.	TOTAUX.
Service de Dunkerque.	6	4	14	24
Service de Lille.	12	45	»	57
Service de Douai	27	4	»	31
Service de Valenciennes.	11	17	»	28
Service de Cambrai	26	»	»	26
Service d'Avesnes.	19	12	»	31
TOTAUX.	101	82	14	197

Ce travail se poursuit avec activité.

Voirie.

La police de la voie s'exerce avec facilité et régularité. Les contraventions sont du reste peu nombreuses ; l'intervention toujours conciliante des agents a pour résultat de satisfaire les besoins et les exigences légitimes du public sans porter atteinte au respect qui est dû aux règlements. Il serait bien utile que les agents des Ponts-et-Chaussées pussent obtenir de MM. les Maires un concours actif et énergique pour entretenir les traverses dans un état convenable de propreté, afin d'éviter de voir neutraliser une partie des excellents résultats qu'ont procurés les travaux d'assainissement exécutés depuis plusieurs années.

Vœux.

L'Ingénieur en chef a répondu, soit dans le courant de ce rapport, soit par des rapports spéciaux qui sont entre les mains de M. le Préfet, a tous les vœux qui ont été exprimés par le Conseil général ou par les Conseils d'arrondissements.

VII. — **Annexes.**

Au présent rapport sont annexés, savoir :

1° Le projet de budget des dépenses d'entretien pour 1870 ;

2° Six rapports dans lesquels MM. les Ingénieurs exposent, avec des détails complets, la situation générale de leur service, et celle de chaque chemin en particulier ;

3° Un tableau synoptique des dépenses et fournitures faites en 1868, pour l'entretien ;

4° Un tableau semblable pour les travaux exécutés pendant la même année pour grosses réparations ;

5° Un projet de remaniement de la chaussée du chemin vicinal N° 6, sur les territoires de Fives et de Flers ;

6° Un projet de convertissement de l'empierrement en pavage, du chemin N° 11, à l'entrée d'Arnèke ;

7° Un projet d'élargissement de la chaussée du même chemin N° 11, entre les bornes 14 et 18 ;

8° Un projet d'élargissement du chemin N° 15, en rase campagne ;

9° Un projet d'élargissement de la chaussée, à 5 mètres, du chemin N° 16, et de restauration des rampes, de Viesly à Briastre et de Viesly à Préelle ;

10° Un projet d'exhaussement du chemin N° 32, à Warpont ;

11° Un projet de reconstruction du tablier du pont de la Borre, sur le chemin N° 33 ;

12° Un projet de réparation du pont de la Méteren-Becque, sur le chemin N° 38 ;

13° Un projet de réfection du pont-levis de Bauvin, sur le chemin N° 39 ;

13 bis. Un projet de remaniement et d'élargissement du même chemin N° 39, à Bauvin.

14° Un projet de relevé à bout au Quinquibus et d'amélioration de la chaussée à Don, sur le chemin N° 41 ;

15° Un projet d'élargissement de la chaussée du chemin N° 45, entre les bornes kilométriques 13 et 15 ;

16° Un projet de remaniement de la chaussée du chemin N° 51, aux abords des agglomérations de Seclin et d'Avelin ;

17° Un projet de convertissement de l'empierrement en pavage sur le chemin N° 59, entre Caullery et Walincourt ;

18° Un projet d'élargissement du chemin N° 63, en continuation des travaux de même genre en cours d'exécution ;

19° Un projet de rechargement du chemin N° 65, entre les bornes kilométriques N^{os} 4 et 7 ;

20° Un projet de construction d'un aqueduc à Prisches, sur le chemin N° 72.

Lille, le 1er juillet 1869.

L'Ingénieur en chef du Nord,

Em. RAILLARD.

DEPARTEMENT DU NORD.

SERVICE VICINAL.

CHEMINS VICINAUX D'INTÉRÊT COMMUN ET CHEMINS VICINAUX ORDINAIRES.

RAPPORT

A Monsieur le Conseiller d'État chargé de l'administration du département du Nord.

Chemins vicinaux d'intérêt commun.

Les ressources de toute nature applicables aux chemins vicinaux d'intérêt commun pendant l'année 1868 se sont élevées à la somme de 1,520,795 58

Savoir :

Ressources en argent	1,370,088	55
Ressources en prestations en nature	150,707	03
TOTAL ÉGAL	1,520,795	58

Ressources en argent : 1,370,088 fr. 55 c.

Les ressources en argent de toute provenance se décomposent ainsi qu'il suit :

1° Budget ordinaire départemental :				
Subvention pour entretien	73,150	»		
Traitement du personnel	71,000	»	237,150	»
Subvention aux chemins vicinaux ordinaires. . .	93,000	»		
2° Budget extraordinaire départemental :				
Centimes extraordinaires.	108,081	61	108,081	61
3° Budget de report :				
Subventions pour travaux de grosses réparations.	123,930	81		
Augmentation de ce crédit	3,985	76	296,564	12
Subventions pour travaux de construction . . .	168,647	55		
Total des fonds départementaux . . .			641,795	73

Contingents communaux et ressources diverses :

1° Contingents communaux assignés aux communes intéressées :		
Pour travaux 377,712 48		
Pour le traitement du personnel. . . . . 40,000 »	417,712	48
2° Prestations en nature recouvrées en argent faute d'exécution	33,125	95
3° Subvention sur les fonds du trésor . . reste de 1867. 60,541 40 — 1868. 81,505 »	142,046	40
4° Subventions industrielles	20,964	93
5° Souscriptions particulières.	14,321	10
6° Restes à dépenser sur les contingents communaux des exercices antérieurs.	100,121	96
TOTAL.	1,370,088	55

Prestations en nature : 150,707 fr. 03 c.

Les prestations effectuées en nature en 1867 se sont élevées à la somme de 150,707 03

Savoir :

Pour acquittement des contingents assignés aux communes intéressées.	122,629 14	
Pour subventions industrielles.	9,037 77	150,707 03
Pour souscriptions particulières et prestations en nature fournies par les communes en dehors des contingents assignés.	19,049 12	

Dépenses faites : 1,030,098 fr. 95 c.

Les dépenses se sont élevées en 1868 à la somme de 1,030,098 95

répartie de la manière suivante :

Pour travaux :		
En argent.	737,805 24	
En prestations.	150,707 03	888,512 27
Pour le personnel.		106,446 21
Subventions aux communes pour chemins de débouché		35,140 47
TOTAL.		1,030,098 95

Reste à dépenser : 490,696 fr. 63 c.

Le montant des ressources créées pour l'exercice 1868 s'est élevé à . . . 1,520,795 58

Les dépenses ont atteint le chiffre de 1,030,098 95

Il restait à dépenser au 31 décembre 1868. . . . . 490,696 63

Division du reste à dépenser par nature de fonds : 490,696 fr. 60 c.

Le reste à dépenser a les provenances ci-après indiquées :

Pour travaux :		
Sur la subvention départementale.	288,649 84	
Sur les fonds du trésor.	139,633 47	428,283 31
Pour chemins vicinaux ordinaires		57,859 53
Sur les frais du personnel		4,553 79
TOTAL		490,696 63

Sur les 428,283 fr. 31 c. restant à dépenser au 31 décembre 1868, pour travaux sur les chemins vicinaux d'intérêt commun, une somme de 341,492 fr. 57 c. avait déjà reçu une affectation spéciale par des décisions antérieures et il restait à disposer d'une somme de 86,790 fr. 74 c.

Division des dépenses par nature des travaux.

La division des dépenses par nature des travaux est détaillée par ligne vicinale dans un tableau coté B. Une récapitulation par arrondissements y est annexée.

Les résultats de ce tableau se résument ainsi qu'il suit :

1° Dépense pour travaux de construction neuve			430,402 15
Savoir :			
En argent.	392,114 87		
En prestations	38,287 28		
TOTAL ÉGAL . . .	430,402 15		
2° Dépense pour travaux de grosse réparation			91,184 04
Savoir :			
En argent.	67,042 10		
En prestations en nature.	24,141 94		
TOTAL ÉGAL . . .	91,184 04		
3° Dépense pour travaux d'entretien.			366,926 08
Savoir :			
En argent.	278,648 27		
En prestations	88,277 81		
TOTAL ÉGAL . . .	366,926 08		
TOTAL GÉNÉRAL DES DÉPENSES FAITES POUR TRAVAUX. . .			888,512 27

Le même tableau fait connaître de quelle manière la dépense s'est répartie entre les chaussées pavées, les chaussées empierrées et les ouvrages d'art.

Le détail des travaux exécutés est consigné dans le tableau B ; il présente le résultat suivant :

1° *Construction neuve.*

Il a été construit :

12 k. 646 m. courants de chaussées pavées.
5 k. 781 m. courants de chaussées d'empierrement.

18 k. 427 m.

La dépense correspondant à ces travaux est évaluée :

à 343,319 fr. pour les chaussées pavées
et à 75,337 fr. pour les chaussées empierrées.

Toutefois, il y a lieu d'observer que les derniers chiffres ne représentent pas exactement la

dépense afférente à ces travaux, il convient de les diminuer d'une somme de 40,317 fr. concernant des paiements effectués pour des travaux terminés pendant les exercices antérieurs. Cette diminution s'applique pour 15,458 fr. aux chaussées pavées
et pour 24,859 fr. aux chaussées empierrées.

Ces éléments font ressortir le prix moyen par mètre courant des travaux exécutés en 1868 :

à 25 fr. 93 c. pour les chaussées pavées,
à 8 fr. 73 c. pour les chaussées empierrées.

2° *Grosses réparations.*

6 k. 098 m. de chaussées pavées ont reçu des travaux de grosses réparations,
21 k. 389 m. de chaussées empierrées ont été rechargées.

TOTAL. 27 k. 487 m.

Une somme de 99,830 fr. a été affectée à ces travaux, dont :

36,030 fr. pour les chaussées pavées
et 63,800 fr. pour les chaussées en empierrement (1).

3° *Travaux d'entretien.*

Les travaux d'entretien ont été appliqués à

261 k. 301 m. de chaussées pavées,
357 k. 710 m. de chaussées empierrées.

TOTAL. 619 k. 011 m.

Ils ont coûté :

Savoir : 101,700 fr. pour les chaussées pavées,
et 261,420 fr. pour les chaussées empierrées.

TOTAL. . 363,120 fr.

Indépendamment des travaux ordinaires d'entretien, les ressources qui y étaient affectées ont permis d'entreprendre, comme je l'ai déjà dit, quelques travaux d'amélioration.

Ainsi on a effectué des relevés à bouts sur une longueur de 1 k. 300 m. et fait des rechargements généraux sur une longueur de 1 k. 742 m.

4° *Travaux d'art.*

On a construit 1 ponceau,
15 aqueducs,
et on a réparé 7 ponts,
2 ponceaux,
13 aqueducs.

Ces travaux ont occasionné une dépense totale de . . . . . 5,247 fr.

---

(1) Ne figurent pas dans ces travaux 1 k. 300 m. de chaussées pavées
et 1 k. 742 m. de chaussées empierrées exécutées au moyen des fonds de l'entretien.

Situation générale des travaux.

La situation comparée des travaux au 1er janvier 1868 et au 1er janvier 1869 est consignée par chemins dans un tableau C annexé à ce rapport.

Je résume cette situation dans le tableau ci-après :

SITUATION.	LONGUEUR						Longueur totale.
	à l'état d'entretien.		à compléter.		à l'état de terrassement.	à l'état de sol naturel.	
	Pavage.	Empierrement.	Pavage.	Empierrement.			
	k. m.	k. m.	k. m.	k. m.	k. m	k. m.	k. m.
Au 31 décembre 1868.....	278.044	370.547	16.367	14.284	2.787	38.262	720.245
Au 31 décembre 1867.....	250.047	356.594	26.790	23.899	3.783	41.464	702.577
DIFFÉRENCES.. en plus...	k. m. +27.964	k. m. +13.923	»	»	»	»	k. m. +17.648
DIFFÉRENCES.. en moins..	»	»	k. m. —10.423	k. m. —9.618	k. m. — 996	k. m. —3.202	»

La différence 17 k. 648 m. sur la longueur totale des chemins d'intérêt commun provient des classements opérés récemment et qui n'étaient pas compris dans les tableaux précédents ; ce sont les chemins :

N° 21	— de Lezennes à Ronchin	4k. 740 m.
N° 41	— de Fournes à Fromelles	3 100
N° 50	— de Noyelles à Houplin.	3 100
N° 52	— de Villers-Guislain à Gonnelieu (prolongement sur Epéhy). .	2 260
N° 75	— de Zermezeelle à Cassel (prolongement sur Ledringhem) . . .	3 812
N° 112	— de Roubaix à Mouscron	2 600
		18k. 612 m.
Rectifications opérées sur les longueurs de quelques chemins résultant d'un nouveau mesurage		964 m.
TOTAL ÉGAL		17k. 648 m

Les dépenses faites et les travaux exécutés se répartissent par arrondissement conformément au tableau ci-après :

DÉSIGNATION des Arrondissements	TRAVAUX EXÉCUTÉS. Construction. Pavage.	Construction. Empierrement.	Grosses réparations. Pavage.	Grosses réparations. Empierrement.	DÉPENSES POUR TRAVAUX DE Construction. Pavage.	Construction. Empierrement.	Grosses réparations.	Entretien.	d'art.	DÉPENSE totale.
	m.	m.	m.	m.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Avesnes.....	1.621	»	»	4.788	39.192	24.028	11.644	95.262	»	170.126
Cambrai	3.202	2.686	943	5.272	90.210	23.034	29.883	64.368	2.808	240.303
Douai.....	»	»	2.498	878	»	»	7.973	25.458	322	33.753
Dunkerque .	»	»	»	5.717	»	»	16.648	32.979	831	50.458
Hazebrouck..	»	2.540	50	5.676	»	25.200	5.969	48.953	»	80.122
Lille	5.810	555	3.907	800	154.697	3.075	27.714	70.594	»	256.080
Valenciennes	2.013	»	»	»	59.220	»	»	28.201	249	87.670
	m.	m.	m.	m.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
TOTAUX...	12.646	5.781	7.398	23.131	343.329	75.337	99.831	365.815	4.210	888.512

Situation des travaux par arrondissement.

La situation au 1er janvier 1869, des chemins vicinaux d'intérêt commun présente le résultat suivant par arrondissement :

DÉSIGNATION des ARRONDISSEMENTS.	LONGUEUR EN MÈTRES. à l'état d'entretien. Pavage.	à l'état d'entretien. Empierrement.	à compléter. Pavage.	à compléter. Empierrement.	à l'état de terrassements.	à l'état de sol naturel.	Longueur totale.
Avesnes.	11.396	126.384	»	»	197	»	137.977
Cambrai	48.794	44.642	6.312	6.116	2.590	6.588	115.042
Douai.	55.254	6.028	2.926	»	»	1.520	65.728
Dunkerque	6.985	59.622	»	3.881	»	»	70.488
Hazebrouck	3.488	87.461	»	3.390	»	7.220	101.559
Lille.	93.037	39.164	4.722	894	»	19.711	157.528
Valenciennes	59.057	7.216	2.407	»	»	3.223	71.903
TOTAUX.....	278.011	370.517	16.367	14.281	2.787	38.262	720.225

Je ferai suivre ce compte-rendu de quelques observations de détail sur la situation particulière de quelques-uns des chemins vicinaux d'intérêt commun.

Chemins vicinaux d'intérêt commun de l'arrondissement d'Avesnes.

Chemin N° 86, du Quesnoy au Câteau. — Un projet dont l'importance ne s'élevait pas à moins de 77,000 fr. et ayant pour objet la substitution d'un pavage à l'empierrement dans les traverses des villages de Ghissignies, Vendegies-au-Bois, Forest et Croix; fut dressé en 1865. Les travaux commencés à cette époque ont été terminés dans le courant de 1868.

Chemin N° 111, d'Englefontaine à La Balance. — Après bien des difficultés avec l'entrepreneur, ce chemin a été, après expertise, déclaré à l'état de réception par le Conseil de Préfecture. A notre point de vue, les travaux laissaient beaucoup à désirer, nous les avions visités et nous avouons qu'il fallait y mettre beaucoup de bonne volonté pour les déclarer recevables. Les communes ont accepté à contre cœur cette décision du Conseil de Préfecture, néanmoins elles ne se sont pas pourvues devant le Conseil d'État pour ne pas engager une action dont le résultat était incertain, et surtout pour ne pas retarder les travaux d'entretien sans lesquels les chaussées auraient couru risque de disparaître complètement pendant la procédure.

On tâchera, par des travaux d'entretien bien entendus, de remédier au mal et d'améliorer progressivement une chaussée qui aurait dû nous être remise en bon état d'entretien par l'entrepreneur.

Chemin N° 8, de Maubeuge à Villers-sire-Nicole. — *Chemin N° 27, d'Avesnes au Nouvion et à Barzy.* — *Chemin N° 80, de Beugnies à Sains.* — Les travaux de grosses réparations entrepris en 1864 ont été terminés dans le courant de 1868.

Ces trois lignes sont aujourd'hui dans un état de viabilité très-satisfaisant

Chemin N° 49, de Maubeuge à Taisnières. — Des travaux d'amélioration sont en cours d'exécution sur ce chemin. Il a été opéré un rechargement de 1,923 mètres courants de chaussée d'empierrement dans le courant de l'année 1868.

Tous les autres chemins de l'arrondissement sont dans un état d'entretien très-satisfaisant.

Chemin N° 7, de Trélon à Eppe-Sauvage. — Nous avons signalé l'an dernier la nécessité d'une rectification aux abords du village d'Eppe-Sauvage, pour réduire à 5 ou 6 centimètres par mètre une rampe qui n'a pas moins de 12 centimètres par mètre aujourd'hui.

Depuis la dernière session j'ai fait étudier ce projet avec soin, deux études ont été faites, l'une comportant une pente de 52 millimètres et une dépense d'environ 23,000 fr., et l'autre, avec pente de 56 à 58 millimètres par mètre et une dépense de 17,000 fr. environ.

Les projets ne sont pas encore terminés, peut-être seront-ils assez avancés pour vous être présentés avant la session du Conseil général; dans tous les cas, ils feront l'objet d'un rapport spécial.

Chemins vicinaux d'intérêt commun de l'arrondissement de Cambrai.

Les chemins N^{os} 5, 26, 43, 70, 71 et 76 sont entièrement construits, et jusqu'à ce jour les communes n'ont demandé aucun travail d'amélioration.

Dix-sept chemins sont livrés à la circulation et entretenus en bon état de viabilité.

Des travaux importants sont projetés et recevront un commencement d'exécution dans le courant de 1869.

Chemin N° 14, de Vendegies-sur-Ecaillon à Escarmain. — La substitution d'un pavage à l'empierrement dont la dépense est évaluée à 125,000 fr. sera entreprise très-incessamment.

Chemin N° 22, d'Aubencheul à Hem-Lenglet. — La construction en pavage de la dernière lacune entre Fressies et Hem-Lenglet, sera entreprise en 1869.

Chemin N° 25, de Câtillon à Ribeauville. — La construction de ce chemin dont la dépense est évaluée à 54,000 fr. sera entreprise en 1869.

Chemin N° 28, de Ribécourt à Anneux et à Havrincourt. — Les travaux de construction de la section d'Havrincourt sont achevés et reçus definitivement.

La ligne principale de Ribécourt à Anneux nécessite des travaux de grosses réparations; l'entreprise est en cours d'exécution, mais diverses circonstances n'ont pas permis de leur donner, en 1868, une vive impulsion. On fera plus en 1869.

Chemin N° 29, de Clary à Trois-Villes.— La construction de la chaussée en pavage substituée à l'empierrement sur toute l'étendue du chemin, doit être considérée comme étant terminée.

Chemin N° 35, d'Ors à Basuel. — Les travaux de grosses réparations ont été achevés en 1868; ils sont reçus définitivement et le chemin se trouve dans un excellent état de viabilité.

Chemin N° 52, de Villers-Ghislain à la route N° 17 et à Epéhy. — Les travaux de construction de la section d'Epéhy n'ont pu être adjugés, après deux tentatives infructueuses il ne restera plus que le parti de les faire exécuter en régie. Le véritable obstacle paraît être la difficulté de se procurer des matériaux de premier choix

Les travaux de grosses réparations d'une autre partie de ce chemin ont été repris en 1868, après avoir été abandonnés par l'entrepreneur.

Chemin N° 56, d'Esnes à Marcoing. — Les travaux de grosses réparations et d'améliorations ont suivi leur cours. Le redressement dans la propriété Solau à Masnières est réalisé ainsi que l'abaissement de la rampe de Marcoing.

Chemin N° 67, de Saint-Souplet au Câteau et à la Haie-Menneresse. — Les travaux sont en activité. Les entrepreneurs, à la suite d'un arrêté de mise en demeure, ont repris leurs travaux en 1868, et la chaussée d'empierrement a pu être livrée à la circulation.

Il reste peu à faire pour compléter cette ligne.

Chemin N° 115, de l'Arbre-de-Guise et Mazinghien à la Laurette. — Les travaux de construction des lacunes et d'amélioration des parties primitivement établies ont été continués en 1868, et l'entreprise touche à sa fin.

Chemin N° 117, de Beaurain à Solesmes. — Le pavage est terminé. Il reste à compléter les ouvrages de premier entretien et de plus, à réparer les dommages extraordinaires causés en 1868 par la circulation industrielle.

Chemin N° 118, d'Iwuy à la gare de Cattenières. — Les travaux entrepris pour la construction en pavage des parties restant en lacunes, ont été continués en 1868, sur les territoires des communes de Carnières et d'Iwuy.

Chemins vicinaux d'intérêt commun de l'arrondissement de Douai.

Les chemins à l'état d'entretien dans l'arrondissement de Douai sont au nombre de 10, ils portent les numéros 10, 11, 18, 20, 32, 40, 65, 66, 81 et 109.

Leur viabilité est assurée par 12 cantonniers aidés par des ouvriers auxiliaires, lorsque le besoin l'exige.

Ce n'est qu'à partir de 1868 qu'un service permanent de cantonnier a été établi dans cet arrondissement.

M. l'Agent-Voyer de Douai signale une amélioration sensible dans la viabilité d'un certain nombre de chemins, et il est à croire que les travaux de grosses réparations que l'on prévoyait devoir être entrepris d'ici à peu d'années sur quelques-uns de ces chemins pourront être ajournés indéfiniment par suite des améliorations successives obtenues par l'entretien régulier.

Chemin N° 10, d'Aubigny-au-Bac à Wasnes-au-Bac. — La partie de chemin comprise entre Féchain et Wasnes-au-Bac, d'une construction relativement récente, s'est sensiblement améliorée, elle est aujourd'hui dans un bon état d'entretien.

Il n'en est pas de même de la partie entre Aubigny-au-Bac et Féchain, qui laisse encore à désirer; mais c'est sur elle que se concentrent les travaux d'entretien.

La continuation des subventions du département pour l'entretien permettra d'amener la chaussée en bon état, sans les travaux de grosses réparations qui avaient été prévus dès 1865, mais ajournés faute de ressources suffisantes.

Chemin N° 11, de Douai à Roost-Warendin. — Ce chemin est le plus important de l'arrondissement de Douai par les transports nombreux qui s'y effectuent. Il est le complément du chemin de grande communication N° 8, de Douai à Seclin.

Chemin N° 18, de Lewarde à Fressin. — La chaussée d'empierrement offre une épaisseur insuffisante, l'emploi progressif des matériaux d'entretien et au-delà de la quantité enlevée par l'usure, permettra de reconstituer la chaussée sans avoir recours à des travaux de grosses réparations.

La chaussée pavée, construite en matériaux de petite dimension, présente quelques parties faibles à proximité de Lewarde.

Chemin N° 20, de Vred à Somain. — Entre Vred, Rieulay et Marchiennes-Campagne, la chaussée est composée de pavés de faible dimension; entre ce dernier point et Somain, quoique les matériaux soient plus résistants, la route est plus défectueuse, parce qu'elle a à supporter une circulation industrielle plus importante.

Chemin N° 32, de Roost-Warendin à Auby. — Ce chemin est peu important; la chaussée formée de matériaux de faible dimension répond à sa destination toute agricole.

A proximité d'Auby, près du canal de la Deûle, la voie supporte des transports considérables de betteraves, à destination de la fabrique Bayard de la Vingtrie.

Près de Roost-Warendin, le chemin présente des sinuosites telles que la circulation y est difficile. Un projet de redressement est en voie d'exécution; l'on a obtenu amiablement l'échange des terrains sur la plus grande partie à redresser.

Ces améliorations importantes s'exécutent aux frais exclusifs de la commune et de la Compagnie des mines de l'Escarpelle.

Chemin N° 40, d'Esquerchin à Douai. — Les grosses réparations exécutées sur ce chemin ont ramené la chaussée en bon état sur les points les plus défectueux ; d'autres parties s'améliorent successivement et le moment n'est pas éloigné où la chaussée parviendra à l'état d'entretien normal sur la ligne entière.

Chemin N° 65, de Douai à Oisy. — Ce chemin devient de plus en plus important, il tend à se substituer au chemin de grande communication N° 25, auquel il enlève une partie de son roulage.

Des travaux de grosses réparations sont en cours d'exécution pour améliorer cette voie ; ces travaux sont insuffisants en ce qu'ils ne comprennent pas la rectification d'une rampe, courte à la vérité, mais d'un parcours difficile et qui présente une anomalie avec le reste de la ligne.

Un projet a été dressé pour cette rectification ; la dépense s'élève à 14,000 fr., pour laquelle il y a lieu de solliciter du département une subvention importante, les communes intéressées étant dans l'impossibilité d'ajouter de nouvelles ressources à celles qu'elles fournissent pour les travaux en cours d'exécution et pour l'entretien.

Chemin N° 66, de Marcq à Marquette. — Il n'y a rien de particulier à signaler sur ce chemin qui sert de débouché au village de Marcq .

Chemin N° 81, d'Hornaing à Marchiennes.— Ce chemin, d'une longueur de 7,761 m., a été construit avec des pavés de faible dimension, destiné à la desserte d'intérêts agricoles, son achèvement a amené un accroissement notable de circulation et il est nécessaire de remplacer sur plusieurs points les pavés informes qui n'ont plus de liaison entre eux.

Un projet de grosses réparations a été dressé pour arriver à l'exécution de ces travaux, il a été soumis aux Conseils municipaux des communes intéressées et en dernier lieu à la Commission syndicale.

Chemin N° 97, de Montigny à L'Allaing. — Ce chemin est un de ceux qui restent encore à construire, bien que le classement remonte à plusieurs années.

Les communes avaient jusqu'ici montré peu d'empressement pour la réalisation des ressources nécessaires à l'exécution des travaux ; depuis la dernière session du Conseil général elles se sont mises en mesure, il ne reste plus qu'à faire régulariser le vote de la commune de Montigny par la désignation des ressources au moyen desquelles le Conseil entend acquitter le contingent qu'il a accepté.

Chemin N° 109, ceinture de Douai. — Dans sa dernière session, le Conseil général a classé parmi les lignes d'intérêt commun, le chemin de Douai à Dorignies, qui a été annexé au chemin N° 109.

Le projet comprenait le remaniement d'une chaussée pavée et la construction d'un pont avec culées en maçonnerie et tablier en fer sur le canal de desséchement dit l'Escrebieux à la limite des communes de Douai et de Flers.

Ces travaux ont été adjugés récemment après une tentative infructueuse d'adjudication.

Chemins vicinaux d'intérêt commun de l'arrondissement de Dunkerque.

Les chemins d'intérêt commun de l'arrondissement de Dunkerque sont tous dans un bon état de viabilité, sauf une longueur de 1 kilomètre qui reste à recharger sur le chemin d'intérêt commun N° 30, de Bergues à Bambecque, 2 kil. 881 mètres de rechargement à opérer sur le chemin d'intérêt commun N° 69, de Wulverdinghe à Bollezeele et une petite longueur de pavage qui aurait besoin de réparation extraordinaire sur le chemin N° 113, de Bergues à Dunkerque.

Chemin N° 30, de Bergues à Bambecque. — Les travaux du chemin N° 30 prévus au devis ont été terminés dans le courant de 1868; mais comme il restait une somme disponible, provenant du rabais obtenu à l'adjudication, elle a été consacrée à des travaux supplémentaires qui s'exécutent en ce moment et qui seront terminés sous peu de jours.

Chemin N° 69, *de Wulverdinghe à Bollezeele.* — Les grosses réparations qui s'exécutent sur ce chemin doivent se terminer en 1869; on a tout lieu de croire que les délais ne seront pas dépassés.

Chemins vicinaux d'intérêt commun de l'arrondissement d'Hazebrouck.

Chemin N° 6, du Schoubrouck. — Ce chemin est à l'état d'entretien, partie à la charge du département du Pas-de-Calais, et partie à la charge de la commune de Renescure.

Sa viabilité a longtemps laissé à désirer.

Chemin N° 16, d'Hazebrouck à Vieux-Berquin. — Le classement de ce chemin est récent; on a continué les travaux qui y étaient en cours d'exécution et qui avaient été commencés par les soins des communes intéressées. Ces travaux touchent à leur fin.

Chemin N° 17, de Flètre à Calcanne. — *Chemin N° 23, de Steenwoorde à Winnezeele.* — Ces deux chemins sont maintenus en très-bon état d'entretien, il n'y a rien de particulier à signaler à leur égard.

Chemin N° 44, d'Haverskerque à Aire.—Ce chemin, qui a 7 kilomètres de longueur, est très-étroit, manque de fossés dans une partie de sa longueur; les ressources allouées jusqu'en ce dernier temps étant insuffisante pour son entretien, la chaussée a beaucoup souffert, mais grâce aux subventions allouées annuellement par le département, on espère arriver à améliorer sensiblement la viabilité en recomposant peu à peu l'épaisseur primitive de la chaussée.

Chemin N° 45, de Cassel à Oudezeele. — *Chemin N° 48, d'Hazebrouck à Blaringhem.* — Ces deux chemins sont dans un bon état de viabilité.

Chemin N° 51, d'Hazebrouck à Hondeghem. — Ce chemin est en bon état de viabilité dans toute la partie comprise entre ses deux limites.

Le prolongement de ce chemin sur Cassel, par Sainte-Marie-Cappel, classé depuis 8 ans, est encore à construire. Jusqu'en ces derniers temps, il n'avait pas été possible de réunir les ressources nécessaires; aujourd'hui les communes ont pour la plupart voté les contingents qui leur ont été demandés et il est à espérer que les travaux pourront être entrepris en 1870.

L'avant-projet qui a servi pour l'instruction de cette affaire, comporte une rectification importante à la sortie du village d'Hondeghem, les détails en seront étudiés sur le terrain dans le courant de cet été.

Chemin N° 73, d'Arnèke au Menegat. — Ce chemin est un bon état d'entretien.

Chemin N° 75, de Cassel à Zermezèele. — Ce chemin est aujourd'hui terminé et en bon état d'entretien. On a construit en 1868 une lacune de 1780 mètres de longueur.

Chemin N° 77, d'Estaires à Steenwerck. — *Chemin N° 79, de Steenbecque à Ebblinghem.* — Ces deux chemins sont dans un bon état d'entretien, un pont en bois sur le premier et un aqueduc sur le second sont à reconstruire.

Chemin N° 89, de Bailleul au Mont-Noir. — Ce chemin classé depuis 1861 n'a pu recevoir aucun travail d'amélioration en 1868; ce n'est qu'à la fin de cette année que les communes de Bailleul et de Saint-Jans-Cappel ont fini par se mettre d'accord, et sur la direction à donner aux chemins et sur les contingents à fournir par elles.

Les travaux ont été adjugés et sont aujourd'hui en cours d'exécution.

Chemin N° 117, de Caestre à Steenwoorde. — *Chemin N° 114, de Renescure à Campagne.* — Le premier de ces deux chemins est en bon état de viabilité.

Le second est entretenu par la commune de Renescure, sa viabilité a longtemps laissé à désirer; elle est meilleure aujourd'hui.

Chemin N° 122, de Merville à Estaires. — Ce chemin est dans un état de viabilité assez satisfaisant; une portion de 418 mètres en pavage aura besoin d'un remaniement que l'on opèrera dans le courant de 1869 avec les ressources de l'entretien.

Chemins d'intérêt commun de l'arrondissement de Lille.

La plupart des chemins vicinaux d'intérêt commun de l'arrondissement de Lille sont terminés et à l'état d'entretien. Je me bornerai à donner quelques renseignements sur ceux qui ne sont pas terminés ou qui peuvent donner lieu à quelques observations.

Chemin N° 21, de Lezennes à Ronchin. — Ce chemin a été livré à la circulation sur tout son parcours.

Chemin N° 41, de Fournes à Fromelles. — *Chemin N° 50, de Bargues à Ancoisnes.* — Ces deux chemins ont été classés par le Conseil général dans sa dernière session.

Ce n'est qu'à partir de l'année prochaine qu'il y aura lieu de rendre compte des travaux qui s'y exécuteront en 1869.

Chemin N° 90, de Genech à Baisieux. — Ce chemin classé depuis longtemps est loin d'être terminé, il y reste une lacune de 3 kilomètres qui ne coûterait pas moins de 85,000 francs, en y comprenant la restauration de parties, dont la construction remonte à une époque antérieure au classement.

Chemin N° 91, de Leers à Tourcoing. — Les travaux de ce chemin ont été continués en 1868, dans la section comprise entre Leers et Wattrelos; ces deux communes sont ainsi reliées entre elles, et Leers possède un nouveau débouché sur Roubaix.

Le tracé de la portion de ce chemin, comprise entre Wattrelos et Tourcoing, n'est pas encore définitivement arrêté, par suite d'incidents qui se prolongent d'une façon regrettable. Il y a tout lieu d'espérer que la question sera prochainement tranchée.

Chemin N° 93, d'Haubourdin à Seclin. — Bien que classé depuis longtemps au rang des chemins vicinaux d'intérêt commun, il reste à construire 3 kilomètres et demi sur 5 kilomètres, c'est-à-dire les 7 dixièmes de la ligne entière.

Les travaux à faire peuvent être évalués à 112,000 francs.

Chemin N° 94, de Seclin à Vendeville. — Ce chemin dont la longueur est de 5 kilomètres 200 mètres, se trouve construit à l'heure qu'il est sur 2 kilomètres 800 mètres. On a construit 1239 mètres de chaussée pavée dans le courant de 1868. Le plus important est fait; ce qui reste à faire est beaucoup moins urgent, et il ne peut y avoir aucun inconvénient à ne l'entreprendre qu'après la construction du chemin N° 93, de Seclin à Haubourdin.

Chemin N° 108, de la Madeleine à la route départementale N° 14. — Le chemin N° 108 a été l'objet de plusieurs tentatives, pour amener les communes intéressées à voter des ressources pour sa construction. Ces tentatives sont restées jusqu'ici infructueuses.

Il y a lieu d'attendre que la nécessité de construire cette voie se fasse sentir plus impérieusement aux communes que cela peut intéresser.

Chemin N° 110, de Wattignies à Faches. — Il reste à construire 1670 mètres sur les 3 kilomètres formant la longueur de ce chemin. C'est encore là un des chemins que la pénurie des ressources communales n'a pas permis de terminer, quoique son importance ne soit pas contestable.

Chemin N° 112, de Roubaix à Mouscron. — Ce chemin a été récemment classé, les travaux ouverts depuis peu marchent avec une grande activité.

Chemin N° 121, de Templeuve à Cysoing. — Le chemin N° 121 s'est terminé en 1868, si on ne considère que la longueur réellement classée au rang des chemins vicinaux d'intérêt commun; mais il est loin d'offrir une viabilité parfaite sur toute la longueur, qui sépare Templeuve de Cysoing.

Ce chemin offre cette particularité d'être enclavé entre deux portions, l'une vers Templeuve et l'autre vers Cysoing, qui n'ont que le caractère de chemins vicinaux ordinaires et se trouvent dans un état de viabilité très-peu satisfaisant. Il est regrettable que cette ligne qui a une importance réelle n'ait pas été classée dans toute sa longueur, comprise entre les deux extrémités : Templeuve et Cysoing.

Chemin N° 123, d'Hantay à Salomé. — Les travaux de ce chemin ont été achevés en 1868. Cette nouvelle ligne a une importance industrielle très-marquée.

Chemins vicinaux d'intérêt commun de l'arrondissement de Valenciennes.

Chemin N° 15, de Bruille-Saint-Amand à Maulde. — Ce chemin construit il y a quinze à vingt ans par parties, avec des matériaux de qualités diverses, laisse beaucoup à désirer, surtout sur le territoire des communes de Château-l'Abbaye et de Bruille-Saint-Amand; il sera indis-

pensable de faire annuellement, par parties, des relevés avec fourniture d'au moins moitié de matériaux neufs.

Il sera nécessaire de placer sur cette ligne deux cantonniers paveurs, à cause de sa longueur d'un myriamètre. Des propositions seront faites dans ce sens au mois d'octobre prochain, pour la campagne de 1870.

Chemin N° 34, de Douchy à Noyelles sur Selle; et N° 104, de Neuville à Noyelles. — Ces deux chemins sont actuellement réunis en une seule dénomination. Quelques difficultés se sont élevées à cause de la nouvelle répartition entre les communes intéressées, des ressources pour l'entretien.

Deux cantonniers paveurs maintiennent la chaussée dans un assez bon état d'entretien.

Chemin N° 59, d'Etrœux à Saultain. — Depuis qu'il est pavé dans toute sa longueur de 2275 mètres, et qu'il y a un cantonnier paveur, ce chemin se maintient dans un état passable, malgré les charges énormes qu'il a à supporter, à cause des sucreries et distilleries d'Etrœux et de Saultain.

Chemin N° 60, de Valenciennes à Orsinval. — Ce chemin malgré la dépense considérable d'entretien annuel et ses deux cantonniers, pour la partie établie sur l'arrondissement de Valenciennes qui n'a que 6700 de longueur, dont 1524 en pavage, est toujours en fort mauvais état, à cause des quatre sucreries agglomérées à Préseau, Villers-Pol et Maresches.

Un cailloutis ne peut évidemment pas résister aux transports énormes, nécessités par cette industrie dans la plus mauvaise saison de l'année.

La commune de Préseau, paraît-il, demande la substitution d'un pavage à l'empierrement. Des industriels avaient offert une souscription de 11,000 frans, c'est peu pour une dépense totale de 110 mille francs.

Chemin N° 61, d'Haveluy à Wallers. — C'est un chemin de débouché de la commune d'Haveluy, mais il deviendra bien plus important par la construction du chemin vicinal ordinaire d'Haveluy à Denain, qui est son prolongement, et qui est compris dans le réseau subventionné; il est en bon état d'entretien, sauf la traverse d'Haveluy, qui, étant un ancien pavage, aurait besoin d'être relevée à neuf.

Chemin N° 68, de Wavrechain à Denain. — Ce chemin est en bon état d'entretien

Les chemins N^{os} 74, 98 et 99 sont dans un état satisfaisant, ils ne donnent lieu à aucune observation particulière.

Chemin N° 100, de Ruesnes à Famars. — Ce chemin est en bon état d'entretien. Entre le chemin de Bermerain et Artres, ce chemin présente une rampe de 0^{m} 07 par mètre, au lieu dit le chemin du Pèlerin; un projet a été dressé pour la réduire à 0^{m} 03. Les travaux pourront être entrepris avant la fin de l'année, avec les ressources ordinaires augmentées de ressources spéciales que fournira la commune la plus directement intéressée.

Les chemins N^{os} 101 et 102 sont en bon état d'entretien et ne donnent lieu à aucune observation.

Chemin N° 105, de Wallers à Hasnon. — Ce chemin est entretenu par les communes intéressées qui y exécutent le moins possible de travaux.

Il reste à construire une lacune considérable entre la station du chemin de fer à Wallers, et le hameau du Grand-Bray de la commune d'Hasnon.

Des deux communes, intéresséesl'une veut le chemin et l'autre ne le veut pas. La nouvelle situation qui, d'ailleurs, sera faite à ce chemin par la constructiou d'un chemin de fer, de Valenciennes à Lille est un motif de plus pour ajourner la solution de cette question.

Chemin N° 116, *de Quérenaing à Trith-Saint-Leger.* — Il existe un pont fort étroit sur le viel Escaut, près de l'écluse de l'Escaut canalisé, à Trith-Saint-Leger. Des études seront faites pour son élargissement.

Le reliquat de la construstion du chemin pourra suffire pour faire face à la dépense de cette amélioration.

Chemin N° 119, *de Hélesmes à Escaudain.* — Les travaux de construction touchent à leur fin. Le dernier tiers de la lacune sera exécuté en 1869; les matériaux sont approvisionnés et les terrassements sont commencés.

Achèvement du réseau des chemins vicinaux d'intérêt commun.

Le tableau statistique C joint à ce rapport, constate qu'au 1er janvier 1869 nous avions 720 kilom. 225 mèt. de chemins vicinaux d'intérêt commun sur lesquels

41 kilom. restaient à construire
et 30 kilom. 1/2 dont les travaux étaient simplement à compléter.

Parmi les chemins qui restent à construire et ayant une longueur de 41 kilom., il en est sept qui, quoique classés depuis plus de huit ans, leur construction n'a pas été entreprise et pour lesquels aucune ressource n'a été créée.

Les chemins dont je veux parler sont inscrits dans le tableau ci-dessous.

Numéros.	DÉSIGNATION DES CHEMINS.	LONGUEUR		DÉPENSE.
		Totale.	A construire.	
		k.	k.	
90	De Genech à Baisieux	9.530	3.012	85,000 »
93	De Seclin à Haubourdin.	5.150	3.450	111,500 »
94	De Seclin à Vendeville	5.200	2.361	65,000 »
97	De Montigny à Lallaing	4.370	1.520	25,500 »
105	De Wallers à Hasnon	4.800	2.393	57,000 »
108	De La Madeleine à la route départementale N° 14. .	2.000	894	29,000 »
110	De Wattignies à Fâches.	3.000	1.670	65.600 »
	TOTAUX.	34.050	15.300	438,600 »

Le Conseil général a assuré la construction d'un réseau de 2,200 kilomètres de chemins vicinaux ordinaires, dans une période de dix ans, en créant des ressources importantes qu'il a mises à la disposition des communes.

Les chemins vicinaux classés d'intérêt cemmun sont sans contredit des chemins vicinaux ordinaires de première catégorie, et à ce titre, ils ne peuvent pas rester en dehors de l'impulsion donnée à la vicinalité ordinaire. Il m'a paru utile de rechercher dans quelle condition ces chemins pourraient se terminer dans une période de temps peu éloignée.

La loi du 11 juillet 1868, qui consacre une somme de 15 millions en dix ans à l'achèvement des chemins vicinaux d'intérêt commun, n'a pour le Nord qu'un effet insensible, par suite du mode de répartition adopté. La part qui nous a été attribuée pour 1869 est de 7,545 fr. 25; et comme nous ne pouvons pas espérer une modification dans le mode de répartition, c'est à peine si nous devons faire état de ces subventions. Il faut donc compter pour l'achèvement de nos lignes vicinales d'intérêt commun sur les ressources que nous avons déjà et dont je parlerai tout-à-l'heure, sur les ressources à demander aux communes et sur celles qu'il y aura lieu de demander au Conseil général pour l'avenir.

J'admets que le Conseil général voudra être au moins aussi généreux pour les chemins d'intérêt commun qu'il l'a été pour les chemins vicinaux ordinaires. Pour ceux-ci les communes ont à payer 1/10 du montant des travaux au moyen de prestations en nature, et à faire face pour 1/5 à l'amortissement de l'emprunt fait par elles à la caisse des chemins vicinaux.

L'article 7 de la loi de 1868 n'admet les emprunts à la caisse des chemins vicinaux pour les travaux des chemins vicinaux d'intérêt commun que par les départements où le centime est d'un produit inférieur à 20,000. Par cette disposition, le département du Nord ne peut contracter d'emprunt à la caisse des chemins vicinaux pour achever les travaux des chemins vicinaux d'intérêt commun; les communes et le département doivent donc assurer l'intégralité du capital nécessaire aux travaux qui restent à exécuter pour compléter le réseau.

En tenant compte des subventions de l'État, du département et de l'emprunt supplémentaire garanti par le département dans son intégralité, les communes ont réellement à payer en capital : 1/10 au moyen des prestations en nature et 1/5 des 6/10 du montant des travaux représentant le capital de l'emprunt. Ces fractions réunies représentent les 22/100 du montant des travaux. Si donc, le Conseil général voulait traiter les chemins d'intérêt commun sur le pied d'égalité avec les chemins vicinaux ordinaires, il aurait à fournir les 78/100 du montant des travaux, et il y aurait lieu de demander aux communes les 22/100 de cette même somme.

La somme nécessaire pour terminer les sept chemins vicinaux d'intérêt commun compris dans le tableau ci-dessus, s'élève à	438,600 fr.
Les 22/100 à demander aux communes donnent	96,492
Resterait à la charge du département	342,108
L'Administration peut disposer en ce moment, pour les chemins dont il s'agit, d'une somme de 73,800 fr. sur les fonds du trésor, ci	57,800
Reste	284,308 fr.

La somme qui resterait à affecter à l'achèvement du réseau actuel ne serait pas considérable et pourrait probablement trouver place dans les budgets de 1870, 1871 et 1872.

Si le Conseil général adoptait la proposition de compléter le réseau dans les conditions qui précèdent, on pourrait entreprendre, dès 1870, la construction du chemin N° 97, de Montigny à Lallaing, dont l'instruction est à peu près complète et pour lequel les communes ont déjà voté les contingents qui leur ont été demandés, s'élevant à . . . . . 8,065 fr.
sur une dépense totale de 25,500

Et celle du chemin N° 93, de Seclin à Haubourdin, dont la dépense est évaluée à . . . . . 111,500 fr.

Il serait facile d'amener les communes intéressées à ce dernier chemin à une répartition entre elles des 24,530 fr. qui seraient mis à leur charge; dans tous les cas, s'il n'était pas possible d'établir l'accord entre elles les travaux seraient ajournés, et le Conseil, dans sa session de 1870, désignerait l'un des autres chemins à terminer.

Dans l'hypothèse de la construction dès 1870, des chemins N° 93 et 97, les sommes à inscrire au budget seraient celles-ci :

Chemin N° 93. — Montant des travaux.		111,500 fr.	
Part contributive des communes, 22/100..	24,530 fr.	54,530	
Fonds en réserve sur les subventions de l'État..	30,000		
Reste à crediter		56,970 fr.	56,970 fr.
Chemin N° 97. — Montant des travaux		25,500 fr.	
Part contributive votée par les communes . .		8,065	
Reste à créditer		17,435 fr.	17,435
TOTAL à inscrire au budget de 1870			74,405 fr.

ENTRETIEN DES CHEMINS D'INTÉRÊT COMMUN.

L'importance des travaux à exécuter pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires nous oblige à restreindre le plus possible les contingents à réclamer des communes pour l'entretien des chemins vicinaux d'intérêt commun; d'autre part, la circulation devient de plus en plus active à mesure que les voies s'améliorent et que de nouvelles portions sont livrées au roulage.

Les ressources affectées par le Conseil général, en 1868, à l'entretien de ces chemins, ont eu pour résultat d'améliorer la viabilité d'une manière très-sensible sur plusieurs points.

Mes propositions pour 1870, diffèrent peu de celles de 1869. La répartition que j'ai l'honneur de proposer est basée sur l'importance des lignes à entretenir et sur l'état financier des communes appelées à y pourvoir.

J'ai cru pouvoir comprendre dans les travaux quatre projets d'améliorations réclamés par une bonne viabilité et dont l'importance est trop peu considérable pour faire l'objet de projets spéciaux pour travaux de grosses réparations.

Ces projets concernent les chemins N° 27, 75, 80 et 106 :

1° Reconstruction d'un ponceau à Beaurepaire, chemin d'intérêt commun N° 27, dépense . . . . . 3,100 fr.
2° Reconstruction d'un pont sur la Peene becque; chemin N° 75, dépense. . . 2,200
3° Construction de trottoirs et de gardes-corps au pont de la Jauquerie, sur l'Helpe-Majeure à Ramousies, chemin N° 80. 3,500
4° Amélioration de l'entrée du chemin N° 106 à Dimechaux et construction d'un aqueduc. 3,000

Les crédits pour l'entretien de ces chemins sont un peu augmentés afin de permettre l'exécution de ces travaux dans le courant de 1870. Les projets sont annexés à ce rapport.

Les subventions demandées pour 1870 s'élèvent à la somme de. . . . . 147,000 fr.

Le détail par chemin est consigné dans le tableau ci-après, il est extrait d'un tableau plus complet annexé à ce rapport.

NUMÉRO des Chemins.	SUBVENTIONS En 1869.	SUBVENTIONS En 1870.	OBSERVATIONS.
	fr.	fr.	
1	400	400	
2	600	800	
3	»	»	Est entretenu par les Waetteringues.
4	2,000	2,000	
5	750	900	
6	»	»	
7	1,800	1,800	
8	1,200	1,200	
9	»	»	
10	700	800	
11	1,000	1,000	
12	1.400	1,500	
13	800	800	
14	2,500	2,200	
15	2,000	3,300	
16	1,200	1,200	
17	1,200	1,200	
18	1,200	1,200	
19	1,800	1,800	
20	500	500	
21	200	300	
22	1,000	1,200	
23	1,000	1,000	
24	1,200	1,200	
25	500	750	
26	300	300	
27	3,000	6,000	Y compris 3,000 fr. pour la reconstruction d'un ponceau à Beaurepaire.
A reporter.	fr. 28,250	fr. 33,350	

NUMÉRO des Chemins.	SUBVENTIONS En 1869.	SUBVENTIONS En 1870.	OBSERVATIONS.
Report..	fr. 28,250	fr. 33,350	
28	2,100	2,200	
29	4,100	4,100	
30	1,500	2,400	
31	»	200	
32	300	300	
33	500	600	
34	1,100	1.500	
35	750	750	
36	600	800	
37	2,000	2,000	
38	600	600	
39	»	»	
40	650	700	
41	»	»	
42	1,800	1,800	
43	150	150	
44	1,500	1,500	
45	500	500	
46	800	1,100	
47	»	»	
48	1,500	2,000	
49	800	800	
50	»	»	
51	»	500	
52	750	750	
53	1,500	1,500	
54	1,000	1,000	
55	900	1,000	
56	4,000	5,000	
57	1,900	2,400	
58	600	600	
59	800	800	
60	4,000	4,500	2,000. — Avesnes. 2.500. — Valenciennes.
61	»	»	
62	1,600	1,600	
63	1,800	1,800	
64	1,000	1,000	
65	900	900	
66	150	150	
67	4,500	4,500	
68	»	»	
69	800	800	
70	50	50	
71	300	600	
72	1,000	1,200	
73	800	800	
74	400	600	
75	700	2,900	Y compris 2,200 fr. pour la reconstruction d'un pont.
76	200	200	
77	1,250	700	
78	2,000	2,000	
79	1,200	1,200	
80	2,000	5,500	Y compris 3,500 fr. pour la construction de gardes-corps, de trottoirs et la réparation d'un pont sur l'Helpe.
A reporter.	fr. 85,600	fr. 101,900	

NUMÉRO des Chemins.	SUBVENTIONS En 1869.	SUBVENTIONS En 1870.	OBSERVATIONS.
Report..	fr. 85,600	fr. 101,900	
81	1,500	1,500	
82	»	»	
83	»	500	
84	4,000	4,000	
85	2,400	2,600	
86	4,000	4,000	
87	2,000	2,000	
88	300	400	
89	»	»	
90	500	500	
91	»	»	
92	»	1,200	
93	»	»	
94	1,000	1,000	
95	2,000	2,000	
96	2,000	2,000	
97	»	»	
98	500	600	
99	500	800	
100	800	1,000 500	
101	»	»	
102	1,800	2,400	
103	»	300	
104	»	»	
105	»	»	
106	600	3,600	Y compris la construction d'un aqueduc et les travaux d'amélioration à l'entrée du chemin.
107	700	700	
108	»	»	
109	1,000	1,200	
110	»	»	
111	»	2,000	Ce chemin a été terminé en 1869.
112	»	»	
113	800	1,000	
114	»	»	
115	1,700	1,800	
116	1,200	2,000	
117	200	200	
118	3,300	4,000	
120	»	200	
121	100	200	
122	»	300	
123	300	300	
124	»	»	
	400	300	Chemin de Demicourt à la route impériale N° 29.
TOTAL...	fr. 119,200	fr. 147,000	

Chemins vicinaux ordinaires.

Le nombre des chemins vicinaux ordinaires était au 1er janvier 1869 de 4,259, mesurant ensemble une longueur de 5,900 kilom. 387 mèt.

Au 1er janvier 1868, il y avait 4,217 chemins, ayant un développement de 5,818 kil. 627 m.

La différence entre ces deux situations n'a rien qui doive surprendre, elle est le résultat des modifications apportées par les classements nouveaux et par les déclassements qui se sont opérés dans le courant de l'année 1868.

Le tableau A joint à ce rapport fait connaître, pour toutes les communes du département et par arrondissement, la provenance des ressources communales créées pour l'exercice 1868, et leur division par masse entre les dépenses des chemins vicinaux de grande communication, d'intérêt commun et des chemins vicinaux ordinaires.

Ces ressources se sont élevées, en 1868, à	2,737,520fr. 92

et se sont reparties sur les trois catégories de voies vicinales, ainsi qu'il suit :

1° Chemins de grande communication	230,736fr. 11
2° Chemins vicinaux d'intérêt commun.	663,169 72
3° Chemins vicinaux ordinaires.	1,798,791 30
De plus il a été affecté au personnel	40,000 »
Et il a été payé pour frais de rôle	4,823 79
TOTAL ÉGAL	2,737,520 92

Les dépenses faites et les travaux exécutés pendant l'année 1868 sont consignés par communes dans une série de tableaux D, formés d'autant de cahiers qu'il y a d'arrondissements, et dont les résultats sont inscrits dans un tableau récapitulatif par arrondissement.

Ces dépenses se sont élevées à la somme de.		1,755,924fr. 70
Savoir : En argent.	924,715fr. 20	
En prestations.	831,209 50	
TOTAL ÉGAL . . .	1,755,924 70	

Ce chiffre de dépense s'est réparti ainsi qu'il suit :

1° Pour travaux de construction neuve.		332,012fr. 37
Savoir : En argent.	260,663fr. 20	
En prestations en nature. . .	71,349 17	
TOTAL.	332,012 37	

2° Pour travaux de grosses réparations		124,624fr. 05
Savoir : En argent.	93,386fr. 27	
En prestations en nature . . .	31,237 78	
Total.	124,624 05	
3° Pour travaux d'entretien		1,299,288fr. 28
Savoir : En argent.	570,665fr. 73	
En prestations en nature. . .	728,622 55	
Total.	1,299,288 28	

Ces dépenses sont réparties entre les sept arrondissements, dans la proportion indiquée au tableau ci-après :

DÉSIGNATION des ARRONDISSEMENTS.	NOMBRE		DÉPENSES FAITES		
	de communes.	de chemins.	en argent.	en prestation.	Totales.
			fr.	fr.	fr.
Avesnes	153	762	189,944 88	165,906 32	346,851 20
Cambrai	118	721	129,812 60	144,698 36	274,510 96
Douai	66	416	119,061 15	89,990 16	209,051 31
Dunkerque.	60	314	90,808 43	58,168 15	148,976 58
Hazebrouck.	53	529	85,613 68	77,882 66	163,496 34
Lille	129	954	224,352 25	167,857 08	392,209 33
Valenciennes.	81	563	94,122 21	126,706 77	220,828 98
Totaux.	660	4.259	924,715 20	831,209 50	1,755,924 70

Travaux exécutés.

Le détail des travaux exécutés dans chaque commune en particulier est consigné dans la même série de tableaux D, fournis pour chacun des arrondissements.

Ces tableaux peuvent se résumer ainsi qu'il suit :

1° *Chaussées pavées ou empierrées.*

La longueur des chaussées pavées ou empierrées, construites à neuf, est de 38 kilom. 123 mèt. savoir :

8.699 mètres courants en pavage ayant coûté.		187,201fr 64
13.150 » en empierrement, ayant coûté		117,569 88
21,849 mètres courants.	Total. . . .	304,771 52

2° *Grosses réparations.*

Des travaux de grosses réparations et d'amélioration ont été exécutés sur une longueur de 35 kilom. 114 mètres, savoir :

20,540	mètres courants	en pavage, ayant coûté	87,515 fr. 73
14,574	»	en empierrement, ayant coûté	37,592 16
35,114	mètres courants.	TOTAL. . . .	125,107 89

3° *Travaux d'entretien.*

Les travaux d'entretien ont été exécutés sur une longueur totale de 5,828 kilomètres, savoir :

740	kilomètres	de chaussée pavée ;
1,552	»	de chaussée empierrée ;
3,536	»	de chemin de terre ;
5,828	kilomètres.	

Les dépenses pour l'entretien des chaussées pavées se sont élevées à la somme de	202,145 fr.	21
Celles des chaussées empierrées, à	594,527	14
Enfin il a été consacré à l'entretien des chemins de terre une somme de . .	492,909	13
TOTAL. . . .	1,289,581	48

Ces divers éléments font ressortir les prix de revient par mètre courant de construction neuve :

à 21 f. 52 c. pour les chaussées pavées ;
à 8 99 pour les chaussées empierrées ;
à 13 94 la moyenne du prix du mètre courant de construction eu égard à la proportion dans laquelle les chaussées ont été construites, en pavage ou en empierrement.

Le prix moyen du mètre courant des travaux d'entretien s'est élevé en 1868 .

à 0 f. 273 pour les chaussées pavées ;
à 0 383 pour les chaussées empierrées ;
à 0 140 pour les chemins de terre.

La division des travaux exécutés dans chaque arrondissement en particulier est consigné dans le tableau ci-après :

DESIGNATION des ARRONDISSEMENTS.	NOMBRE		CONSTRUCTION		GROSSES RÉPARATIONS		OUVRAGES D'ART.		
	de communes.	de chemins	en pavage.	en empierrement.	en pavage.	en empierrement.	Ponts.	Ponceaux.	Aqueducs.
			m.	m.	m.	m.			
Avesnes	153	762	547	3.492	80	2.979	3	2	4
Cambrai	118	721	580	550	833	2.820	»	»	1
Douai	66	446	4.145	»	6.934	100	»	»	»
Dunkerque	60	314	»	4.914	»	»	»	»	3
Hazebrouck	53	529	»	1.857	260	2.925	»	»	13
Lille	129	954	1.987	2.337	5.366	3.600	»	»	9
Valenciennes	81	563	1.470	»	7.067	2.450	»	1	»
			m.	m.	m.	m.			
TOTAUX	660	4259	8.699	13.150	20.540	14.574	3	3	30

Situation des travaux.

La situation des travaux sur les chemins vicinaux ordinaires présentait, au 1er janvier 1869, le résultat consigné dans le tableau ci-après :

DÉSIGNATION des ARRONDISSEMENTS.	NOMBRE		LONGUEUR EN KILOMÈTRES						Longueur totale.
			à l'état d'entretien		à compléter.		à l'état de terrassement.	à l'état de sol naturel.	
	de communes.	de chemins.	Pavage.	Empierrement.	Pavage.	Empierrement.			
			k.	k.	k.	k.	k.	k.	k.
Avesnes	153	762	10.6	701.7	0.7	40.6	10.5	289.8	1053.9
Cambrai	118	721	77.8	173.9	»	0.6	8.5	791.9	1052.7
Douai	66	446	170.5	17.7	3.2	1.4	30.5	282.6	505.9
Dunkerque	60	314	5.0	216.6	»	78.0	»	329.0	628.6
Hazebrouck	53	529	6.8	233.3	»	8.6	3.9	595.2	847.8
Lille	129	954	320.0	101.0	2.8	»	»	684.8	1108.6
Valenciennes	81	563	173.9	11.3	»	»	»	517.6	702.8
			k.	k.	k.	k.	k.	k.	k.
TOTAUX	660	4.259	764.6	1455.5	6.7	129.2	53.4	3490.9	5900.3
			k. 2220.1		k. 135.9				

ENSEMBLE DES DEUX SERVICES

des Chemins d'intérêt commun et des Chemins vicinaux ordinaires.

Dépenses faites pour les deux services.

Le montant total des dépenses faites en 1868 pour les travaux exécutés sur les chemins vicinaux d'intérêt commun et sur les chemins vicinaux ordinaires s'est élevé à la somme totale de 2,644,436fr. 97

Dont :

En argent.	1,662,520fr. 44
En prestations en nature.	981,916 53
TOTAL ÉGAL. . . .	2,644,436fr. 97

Cette dépense s'est répartie entre les arrondissements dans les proportions ci-après indiquées .

DÉSIGNATION des ARRONDISSEMENTS.	DÉPENSE EN ARGENT.	DÉPENSE EN PRESTATION.	DÉPENSE TOTAL.
	fr.	fr.	fr.
Avesnes.	317,692 36	199,285 67	516,978 03
Cambrai.	303,201 73	181,612 27	484,814 »
Douai.	143,838 55	98,965 39	242,803 94
Dunkerque.	128,646 93	70,787 22	199,434 15
Hazebrouck.	149,555 37	94,063 52	243,618 89
Lille	446,848 76	201,440 68	648,289 44
Valenciennes	172,736 74	135,761 78	308,498 52
TOTAUX.	fr. 1.662,520 44	fr. 981,916 53	fr. 2,644,436 94

Travaux exécutés

L'ensemble des travaux exécutés dans chaque arrondissement, sur les chemins vicinaux ordinaires et sur les chemins d'intérêt commun, est résumé dans le tableau ci-après :

DÉSIGNATION des ARRONDISSEMENTS.	CONSTRUCTION NEUVE.		GROSSES RÉPARATIONS.		OUVRAGES D'ART.		
	Pavage.	Empierrement.	Pavage.	Empierrement.	Ponts.	Ponceaux.	Aqueducs
	k.	k.	k.	k.			
Avesnes	2.138	3.492	80	7.767	3	2	4
Cambrai	3.782	3.236	996	7.150	»	1	10
Douai	4.145	»	9.432	978	»	»	2
Dunkerque	»	4.914	»	5.717	»	»	6
Hazebrouck	»	4.397	310	8.604	»	»	13
Lille	7.797	2.892	8.753	3.600	»	»	9
Valenciennes	3.483	»	7.067	2.150	»	1	1
	k.	k.	k.	k.			
TOTAUX	21.345	18.931	26.638	35.963	3	4	45
	k.		k.				
	40.276		62.601				

L'ensemble des dépenses faites sur les deux catégories de chemins s'élève à la somme de 2,644,436 fr. 97 c., pour travaux seulement ; sur cette somme il a été affecté :

Aux travaux de construction neuve	762,414fr. 52
Aux travaux de grosses réparations	215,808 09
Aux travaux d'entretien	1,666,214 36
TOTAL ÉGAL	2,644,436fr. 97

Au moyen de cette dépense, on a construit à neuf 40 kilomètres 1/4 de chaussées, dont :

21 kil. 345 mèt. de chaussées pavées ;
18 kil. 931 mèt. de chaussées empierrées.

On a exécuté des travaux de grosses réparations sur une longueur de 62 kilom. 600 mètres :

26 kil. 638 mèt. concernent des chaussees pavées,
et 35 kil. 963 mèt. concernent des chaussées empierrées.

Les travaux d'entretien ont porté sur une longueur de près de 6,000 kilomètres.

Tarif des prestations.

Le tarif actuellement en vigueur pour la conversion en argent des prestations en nature n'a soulevé aucune réclamation en 1868. Il y a lieu d'en proposer au Conseil général le maintien pour 1870. Ce tarif est mis en usage depuis 1867, il a été arrêté dans la session de 1866.

Personnel.

Le personnel du service vicinal a pu se compléter à la suite du concours, ouvert au mois de février dernier.

Le nombre des agents-voyers cantonaux, chargés d'une circonscription, avait été porté à 39; les cadres sont aujourd'hui remplis, et les agents en fonction.

L'accroissement considérable que le service de la petite vicinalité a reçu à la suite de la mise en œuvre des dispositions de la loi du 11 juillet 1868, sur l'achèvement des chemins vicinaux et des opérations qui en ont préparé les éléments, a nécessité l'adjonction d'un agent-voyer cantonal, dans le bureau de l'agent-voyer en chef; cet agent a été pris parmi ceux qui ont été déclarés admissibles au dernier concours.

D'un autre côté l'agent chargé de la comptabilité a été nommé agent-voyer cantonal, à la suite du dernier concours; il a paru indispensable de lui conserver des fonctions qu'il remplit avec zèle et intelligence. Par suite de ces deux circonstances le nombre des agents-voyers cotonaux se trouve être augmenté de deux. Mais l'un d'eux faisant partie du service vicinal, avec le titre de commis appointé de 1re classe, il n'y a, en réalité, qu'un seul agent de plus.

M. Duchatel, agent-voyer principal à Hazebrouck, après sa retraite, depuis le 1er janvier dernier, il a été remplacé par M. Boncorps qui, à la suite d'un très-brillant examen, a été classé le premier parmi les trois candidats que la Commission a déclarés admissibles. Le nouvel agent est entré en fonction au mois d'avril, il est instruit, jeune, laborieux et actif, tout fait espérer qu'il rendra au département les services que nous pouvons attendre, dans les modestes fonctions qu'il remplit.

L'année 1868 a été marquée, pour le personnel vicinal, par un surcroît de travail occasionné par la préparation des éléments, devant servir de base à la grande mesure de l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires.

Le département du Nord, plus qu'aucun autre, est entré largement dans cette question vitale et le personnel des agents-voyers, bien qu'encore incomplet, s'est montré par son zèle et son dévouement à la hauteur de la tache qu'il avait à remplir.

Depuis le commencement de cette année, dès après que le Conseil général a eu déterminé les lignes vicinales, qu'il entendait subventionner en 1869, le personnel a dû se multiplier pour rédiger les projets des constructions à entreprendre cette année sur un grand nombre de points. L'accroissement de travail a été excessif, surtout dans les deux arrondissements de Cambrai et de Lille, où les travaux s'exécutent sur presque toutes les communes ayant des lignes comprises dans le réseau des chemins subventionnés.

Si l'on considère que cet important travail est venu s'ajouter au service ordinaire et qu'il a nécessité un travail de bureau plus long, mais aussi des tournées plus fréquentes; si on observe en outre, que la surveillance des travaux qui s'exécutent actuellement vient encore s'ajouter à la préparation des projets de la campagne prochaine, on reconnaîtra qu'il est juste de tenir compte de ces efforts dans une certaine mesure, afin de prévenir les défaillances qui en seraient peut-être les suites, en allouant aux agents-voyers une augmentation de rémunération.

Dans l'hypothèse de l'admission d'une augmentation de rémunération, j'examinerai la question de quotité et de répartition.

Les ressources extraordinaires et supplémentaires du service vicinal dont les agents auront à à surveiller l'emploi, après avoir rédigé les devis, s'élèveront à 3,000,000.

Ce ne serait pas trop de prélever, sur cette somme de travaux, 15,000 francs pour être attribués aux agents-voyers en supplément de frais de tournée et de bureau. Ce prélèvement pourrait être opéré sur la subvention départementale avant sa répartition ou bien, si le budget ordinaire le permettait, être inscrit à titre de gratification, ou d'indemnité au personnel.

Ce prélèvement devant être transitoire comme sa cause, il paraît préférable de l'inscrire à titre de gratification à répartir entre les agents, au lieu de l'ajouter au traitement ou aux frais de bureau de chaque agent. Cette répartition, du reste, ne peut pas être faite par égale part entre les agents, parce que le surcroît de travail est loin d'être le même dans chaque circonscription : la répartition de ce fonds serait équitablement faite en ayant égard, non pas au montant, mais au nombre des devis estimatifs, dressés et à l'importance des déplacements occasionnés par la surveillance des travaux.

Dans tous les services, les frais de personnel ne sont pas au-dessous de 5 0/0 du montant des travaux. Dans le Nord, le service vicinal dépensait en 1866 :

1,957,000 fr.	et les frais du personnel s'élevait à . .	84,000 fr.	soit 4.3 °/₀.
En 1868, 2,644,000 fr.	—	119,000	soit 4.50 °/₀.
En 1870, 5,000,000 fr.	au minimum personnel	139,000	soit 2.78 °/₀.

Ces rapprochements justifient la modération de la demande que je n'ai pas cru pouvoir me dispenser de faire en faveur de mes collaborateurs.

L'Agent-Voyer en Chef,

ROMAIN.

CHEMINS VICINAUX ORDINAIRES.

ACHÈVEMENT.

Répartition de la 2e annuité des subventions accordées en vertu de la loi du 11 *juillet* 1868.

RAPPORT A M. LE CONSEILLER D'ÉTAT.

Un décret du 31 juillet 1869 a réglé la répartition, entre les départements, de la 2e annuité des subventions affectées, en vertu de la loi du 11 juillet 1868, à l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires et à celui des chemins d'intérêt commun.

Par ce décret, il est alloué au département du Nord : pour les chemins vicinaux ordinaires . . . . . 324,878 fr.
et pour les chemins d'intérêt commun. . . . . 10,397 fr.

Les communes du département sont autorisées à emprunter à la Caisse des chemins vicinaux pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires. . . . . 19,923,677 fr

Son Excellence M. le Ministre de l'Intérieur fait remarquer, en outre, que la somme de 200 millions à fournir par la Caisse des chemins vicinaux, n'a pas été intégralement répartie, mais qu'il a été fait une réserve de 51 millions pour satisfaire les demandes qui excèderaient ce chiffre.

Chemins vicinaux ordinaires.

La sous-répartition, entre les communes du département, du crédit mis à la disposition du Conseil général du Nord, ne peut pas se faire sur les bases adoptées pour la répartition entre les départemnts.

Cette répartition a été faite :

0,45 en raison directe des besoins;
0,10 en raison inverse des ressources;
0,15 en raison directe des sacrifices des communes;
0,30 en raison directe des sacrifices du département.

Dans le Nord, le département ayant pris à sa charge à peu près les 80/100 de la dépense, il n'est pas possible de tenir compte, ni des ressources des communes, ni de leurs sacrifices; ces ressources et ces sacrifices sont confondus dans les centimes départementaux.

Il ne reste plus qu'à tenir compte des besoins. D'où il suit qu'il ne peut y avoir deux manières de répartir les subventions de l'État et du département entre les diverses communes appelées à exécuter des travaux pendant la deuxième année de la période.

La dépense totale prévue pour la période décennale est de 32,610,294 fr. pour le réseau complet de 2,200 kilomètres.

L'importance des travaux à exécuter pendant les deux premières années (1869 et 1870) doit être fixée au cinquième de cette somme, soit, en nombres ronds, à . . . . . 6,520,000 fr.

Le montant des travaux projetés en 1869 est de . . . . . 3,035,942 fr.

Il reste pour ceux à projeter en 1870. . . . . 3,484,058 fr.

Quatre sortes de ressources doivent concourir à solder ce chiffre de dépense et dans des proportions déjà déterminées par le Conseil général :

1° Un emprunt égal aux 6/10 du montant des travaux;

2° Un emprunt supplémentaire dont l'importance prévue pour la période décennale est de . . . . . 3,500,000 fr.
mais dont le chiffre annuel est variable;

3° Une part de prestations en nature à fournir par les communes dans des limites déterminées;

4° Enfin, une subvention annuelle de 480,000 fr. votée par le Conseil général, à laquelle vient s'ajouter une subvention de . . . . . 324,878 fr.
dépassant de 57,843 fr. le montant de la subvention allouée en 1869.

Le premier de ces éléments est directement proportionnel à l'importance des travaux à exécuter; il en est les 6/10.

Le quatrième doit aussi être réparti proportionnellement à l'importance des travaux.

Le troisième, qui est directement demandé aux communes, est essentiellement variable, dans les limites assignées par le Conseil général, entre le dixième du montant des travaux et le quart du produit de trois journées de prestations.

Enfin, le second élément, qui doit former le complément de la dépense, est variable comme le produit du troisième élément.

Dans les conditions des propositions faites pour les travaux de la campagne de 1870 et sauf modifications ultérieures de la part des commissions d'arrondissement et du Conseil général, ces divers éléments se trouvent ainsi répartis :

Montant des travaux à exécuter en 1870.	3,484,058 »

RESSOURCES.

6/10 à emprunter à la Caisse des chemins vicinaux.	2,090,434 80
Subventions réunies de l'État et du département.	804,878 »
Produit des prestations en nature à fournir par les communes.	265,740 »
Complément de la dépense à demander à l'emprunt supplémentaire. . . .	323,005 20
Total égal à la dépense.	3,484,058 »

La répartition de ces sommes, entre les diverses communes du département, est consigné dans des tableaux annexés à ce rapport.

Chemins d'intérêt commun.

La subvention allouée pour les chemins vicinaux d'intérêt commun s'élève à 10,397 fr.

Il n'y a pas lieu de répartir cette somme entre plusieurs lignes. J'ai indiqué, dans mon rapport général, quelques chemins dont les travaux pourront être entrepris dans l'année 1870. La subvention devra nécessairement être appliquée à celui des chemins que le Conseil général désignera comme devant être entrepris en 1870.

Chemins de grande communication.

Ces chemins ne rentrent pas dans mon service. Et, d'ailleurs, le département du Nord n'est pas de ceux qui, aux termes de l'art. 5 de la loi du 11 juillet 1868, peuvent appliquer aux chemins de grande communication une partie des subventions.

Lille, le 9 août 1869.

ROMAIN.

DÉPARTEMENT DU NORD.

ACHÈVEMENT DES CHEMINS VICINAUX ORDINAIRES.

SUBSTITUTION DE PAVAGES A DES EMPIERREMENTS.

RAPPORT A M. LE CONSEILLER D'ÉTAT.

Un certain nombre de communes principalement de l'arrondissement de Cambrai, sollicitent des substitutions de pavages à des empierrements.

On ne peut disconvenir que les communes auraient tout intérêt à construire des chaussées pavées au lieu de chaussées empierrées, et il est évident qu'elles sont toutes poussées à demander des substitutions, parce que les sacrifices qui leur sont demandés pour la construction de leurs chemins sont relativement faibles.

Lorsqu'il s'est agi d'évaluer en bloc et aussi approximativement que possible l'importance des travaux à faire sur les chemins vicinaux ordinaires, les agents-voyers ont dû nécessairement s'inspirer des usages locaux, proposer des empierrements là où les communes avaient l'habitude d'en faire et évaluer des chaussées pavées là où il n'était pas possible de construire les chemins autrement.

De quelque façon que l'on s'y prenne, il y aura toujours quelque part deux communes limitrophes dont l'une aura des chaussées empierrées et l'autre des chaussées pavées.

Il faut donc s'attendre à des récriminations à cet égard.

Convient-il d'examiner les demandes de cette nature et de faire des propositions pour l'admission de celles qui paraîtraient susceptibles d'être admises ?

Pour ma part, je ne le pense pas. Voici sur quoi je fonde cette opinion :

Le Conseil général a adopté le réseau des chemins vicinaux tel qu'il a été demandé par les communes, et bien qu'il ait été reconnu que la répartition entre les communes présente de grandes inégalités.

Les motifs qui ont fait reculer cette Assemblée devant une révision de la longueur kilométrique à attribuer aux communes doivent à plus forte raison faire rejeter toute demande de révision de l'évaluation de la dépense. Revenir sur cette évaluation, ce serait mettre les Agents-Voyers dans des embarras inextricables et aux prises avec les exagérations municipales, dont il serait difficile de faire justice.

Mon opinion est que les dépenses mises à la charge des communes sont si peu importantes, que celles-ci peuvent facilement améliorer leurs chemins en y contribuant dans une plus large proportion, soit en argent, soit en prestations en nature.

Par ces motifs, j'ai cru, Monsieur le Conseiller d'État, pouvoir me dispenser de produire des propositions qu'il me serait difficile de justifier.

Dans tous les cas, voici le résultat des premières demandes qui se sont produites. Je l'ai consigné dans un tableau que je joins à ce rapport.

Il se résume ainsi :

14 communes ont demandé des substitutions de chaussées pavées à des chaussées d'empierrement.

La dépense prévue pour ces chaussées d'empierrement est évaluée à	238,709	»
Celle des chaussées pavées est de	721,104	»
D'où il suit que pour ces 14 communes la dépense du réseau devrait être augmentée de	482,395	»

Le Conseil général verra s'il veut entrer dans la voie qui lui est proposée.

Les demandes formulées par les communes sont jointes à ce rapport pour être mises sous les yeux du Conseil général si cette Assemblée le désire.

Je suis avec un profond respect,

Monsieur le Conseiller d'État,

Votre très-humble et obéissant serviteur,

L'Agent-Voyer en Chef,

ROMAIN.

TABLEAU des substitutions de pavages à des empierrements demandées par les communes.

COMMUNES.	NOMS DES CHEMINS.	Nos des chemins	Longueur à construire.	DÉPENSE pour empierrement.	DÉPENSE pour pavage.	DÉPENSE supplémentaire.	OBSERVATIONS.
Arrondissement d'Avesnes.							
Néant.	»	»	»	»	»	»	
Arrondissement de Cambrai.							
Audencourt. . .	d'Audemont à Montigny. . .	4	1100	13200	28600	15400	La demande du maire et le rapport de l'Agent-Voyer sont joints à ce tableau.
Bantigny . . .	de Bantigny à Thun-Lévêque.	6	880	10560	20200	9640	Plusieurs lettres et devis estimatifs sont au dossier.
Boussières. . .	de Boussières à Carnières. .	7	500	déjà empierré.	13000	13000	Il y a au dossier une délibération du Conseil municipal du 2 juillet 1869 et une liste de souscription de 9,000 fr. pour le pavage du chemin N° 2, déficit : 23,000 fr.
Cappelle . . .	de Beaudignies.	4	1830	14640	50000	35360	Note de M. Macarez (14 juillet 1869) et rapport de M. l'Agent-Voyer de Cambrai.
Carnières. . .	Tous les chemins.	2-4-6-9-7	6270	50160	156750	106590	Un extrait de délibération est joint au dossier.
Caudry. . . .	des Charbonniers	5	1150	13800	29900	16100	L'extrait de la délibération du 29 mars 1869 et une lettre du Maire, en date du juillet 1869, sont joints à ce tableau.
Haussy	d'Haussy à Solesmes, dit de Valenciennes	2	2800	22400	70000	47600	Une copie de délibération du conseil municipal est jointe ici.
	d'Haussy à St.-Waast, dit de St.-Quentin	10	2230	17840	67500	49660	
Troisvilles. . .	du Fayt à Audencourt. . . .	6	1200	32850	90000	57150	L'extrait de la délibération du 11 juillet 1869 est ci-joint.
	du Cateau.	3	1600				
	de la Lantière à Audencourt..	7	850				
Vertain. . . .	d'Haussy	1	1250	12500	31250	18750	Une pétition du Maire et des conseillers municipaux est jointe au dossier.
	TOTAUX	. . . .	21660	187950	557200	369250	
Arrondissement de Douai.							
Courchelettes. .	de Lambres à Férin.	5	220	2200	5940	3740	Délibération du conseil municipal du 10 mars 1869.
Férin.	de Férin à Douai, p. Lambres.	1	1013	10559	28364	17805	Délibération du conseil municipal du 10 mars 1869 et rapport de l'Agent-Voyer principal du 16 juin 1869.
	TOTAUX	. . . .	1233	12759	34304	21545	

COMMUNES.	NOMS DES CHEMINS.	Nos des chemins	Longueur à construire.	DÉPENSE pour empierrement.	DÉPENSE pour pavage.	DÉPENSE supplémentaire.	OBSERVATIONS.
				Arrondissement de Dunkerque.			
Néant.	»	»	»	»	»	»	
				Arrondissement d'Hazebrouck.			
Néant.	»	»	»	»	»	»	
				Arrondissement de Lille.			
Marcq-en-Bar. .	des Peupliers	3	2213	23000	66000	43000	Les pièces produites sont comprises dans les dossiers relatifs au réseau complémentaire.
Quesnoy-s-Deûle	d'Armentières.	7	1617	15000	48300	33300	
Wicres.	de Jérusalem	2	510	»	15300	15300	
	TOTAUX		4340	38000	129600	91600	
				Arrondissement de Valenciennes.			
Néant.	»	»	»	»	»	»	

RÉCAPITULATION PAR ARRONDISSEMENT.

AVESNES.	»	»	»	»	»
CAMBRAI.	»	21660	187950	557200	396250
DOUAI	»	1223	12759	34304	21543
DUNKERQUE	»	»	»	»	»
HAZEBROUCK	»	»	»	»	»
LILLE.	»	4340	38000	129600	91600
VALENCIENNES.	»	»	»	»	»
TOTAUX		27233	238709	721104	482395

DÉPARTEMENT DU NORD.

ACHEVEMENT DES CHEMINS VICINAUX ORDINAIRES.

RÉPARTITION DU RÉSEAU COMPLÉMENTAIRE.

RAPPORT DE L'AGENT-VOYER EN CHEF.

Par décision du 21 juillet 1868, Son Excellence Monsieur le Ministre de l'Intérieur a fixé à 2,200 kilomètres la longueur kilométrique des chemins vicinaux ordinaires à subventionner dans le département du Nord.

Le réseau actuel, tel qu'il a été déterminé par vos arrêtés après avis de la commission départementale et adoption par le Conseil général, comporte 2,002 k. 224 mètres.

Il reste donc un réseau disponible de 197 k. 776 mètres.

Le Conseil général, dans la séance du 13 janvier 1869, a adopté le maintien à 2,200 kilomètres de l'étendue du réseau vicinal, et a décidé que le travail de révision auquel il devra être procédé avant la session prochaine, ne portera que sur la rectification des erreurs matérielles qui se sont glissées dans les tableaux de classement et sur la répartition à faire, entre les communes qui y ont le plus de droits des 249 kilomètres réservés par le Conseil général ou refusés par les communes auxquelles ils avaient été attribués.

Cette assemblée avait, par mesure générale, rejeté du réseau subventionné et considéré comme à l'état d'entretien, des chemins qui étaient indiqués sur les tableaux de classement comme étant à l'état de premier empierrement. Cette élimination générale avait porté sur 447 chemins et 418 kilomètres.

La longueur du réseau demandé par le département du Nord s'est trouvé réduite à un chiffre inférieur à celui qui a été attribué par décision de Son Excellence M. le Ministre de l'Intérieur. On a pu ainsi admettre au réseau et on a admis tous les chemins vicinaux proposés par les Conseils municipaux et qui se trouvaient à l'état de sol naturel ou de terrassement.

Et, comme chaque assemblée communale avait agi sous sa propre inspiration, les unes ont exagéré leur réseau dans l'espoir d'obtenir des subventions plus importantes; les autres craignant qu'on leur imposât de lourdes charges ont été plus timides et d'autres enfin poussant la timidité jusqu'à ses dernières limites ont déclaré avoir tous leurs chemins en parfait état d'entretien.

Le Conseil général n'a pas pensé qu'il fût convenable de revenir sur cette répartition du réseau primitif qui donnait satisfaction aux demandes telles qu'elles s'étaient produites; mais il a voulu que la répartition du réseau complémentaire fût faite de manière à atténuer le plus possible l'inégalité résultant de la répartition du réseau primitif.

Le programme à remplir se réduit à ceci : donner peu à ceux qui ont reçu beaucoup et réciproquement, donner beaucoup à ceux qui ont peu reçu.

Le travail de répartition du réseau complémentaire, a été très-laborieux; il a embrassé les demandes de plus de 300 communes et pour une longueur de 482 kilomètres.

Deux moyens se présentaient d'abord pour opérer cette répartition ; ou bien, la faire moi-même en examinant une à une toutes les demandes ; ou bien charger MM. les Agents-Voyers principaux de ce soin, chacun dans son arrondissement, et résumer leur travail.

Quelque laborieux et difficile que le premier moyen ait été, je l'ai préféré, parce qu'il m'a semblé que le travail opéré par un seul serait fait avec unité de vue et qu'il y avait au moins présomption que la répartition serait plus équitablement faite. Le second moyen eût obligé d'assigner d'avance à chacun des arrondissements une longueur kilométrique que les Agents-Voyers principaux n'auraient pas pu dépasser ; la détermination du chiffre kilométrique à attribuer à chaque arrondissement, qui aurait pu se faire dans le cas de la répartition du premier réseau, ne pouavit plus se faire pour la répartition du réseau complémentaire.

Voici les principes qui m'ont guidé dans la préparation du travail de répartition :

Les ressources à demander aux communes sont si peu importantes qu'il m'a paru qu'on ferait une sage interprétation du décret du 17 août 1867, en consultant exclusivement les besoins des communes sans se préoccuper des ressources dont chacune d'elles pourrait disposer au profit de la vicinalité.

La base principale de mon travail est la mesure du besoin relatif et actuel de chaque commune, — sans préoccupation des sacrifices antérieurs quels qu'ils soient parce que le but de la loi du 11 juillet 1868, n'a pas été de donner une prime d'encouragement aux travaux déjà effectués.

Les besoins relatifs de chaque commune ont été déterminés au moyen de calculs basés sur la superficie et sur la population, comme je l'expliquerai tout-à-l'heure. Ces besoins trouvent leur satisfaction dans la longueur des routes impériales et départementales, des chemins de grande communication et d'intérêt commun qui traversent chaque commune ; dans la longueur des chemins vicinaux ordinaires complètement terminés et enfin, dans la lougueur de ceux qui sont actuellement compris dans le réseau subventionné.

La superficie et la population sont généralement considérées comme devant donner aussi exac-

tement qu'il est possible de l'obtenir, la mesure des besoins respectifs des communes, au point de vue de la viabilité. Cette base adoptee pour la fixation de la longueur kilométrique à attribuer à chaque département n'a pas été critiquée lors de la discussion de la loi sur l'achèvement des chemins vicinaux.

Mais il est à peine besoin de faire observer que ces éléments : la population et la superficie, pourraient, au moyen de combinaisons diverses, conduire à des résultats tout-à-fait différents.

On a admis quelquefois que l'importance relative des besoins de chaque commune pouvait être représentée par le chiffre de la population ajouté à celui de la superficie. Il est évident que cette combinaison favoriserait les communes dont la densité de la population est très-forte. D'autres fois on a pris la densité elle-même de la population pour la mesure des besoins. Ces besoins ne sauraient non plus être mesurés par le produit du nombre qui indique la population par celui qui indique la superficie; car dans ce cas, pour deux communes de superficie double et de population double, les besoins de l'une seraient représentés par le quadruple des besoins de l'autre. On ne peut non plus prendre pour résultat le produit du chiffre de la superficie par celui que représente la densité.

Enfin, nous avons vu récemment prendre pour mesure des besoins relatifs le produit de la surface par la racine carrée de la densité de la population. (Voir *Annales des Chemins vicinaux*).

Quoi qu'il en soit de toutes ces combinaisons, ce qu'il y a de certain, c'est que les besoins de viabilité, à égalité de surface, sont d'autant plus grands que la population qui réside sur cette surface est plus nombreuse.

Sans doute il n'est pas possible d'arriver en pareille matière à la vérité absolue; mais on doit considérer qu'en fait de voie de communication, la surface est l'élément prédominant; que l'on doit tenir compte de l'importance de la population, de la manière dont elle est distribuée sur la surface et de la nature des cultures.

Il m'a paru que le plus simple était d'attribuer à chacun de ces éléments un coefficient représentant l'importance du rôle qu'il doit jouer dans la détermination des besoins. J'ai tout d'abord écarté l'élément tiré de la répartition de la population sur la surface, parce que j'ai considéré que les voies vicinales à répartir entre les communes sont des voies principalement destinées à développer l'agriculture; dès-lors, il importe assez peu que la population d'une commune soit groupée en un seul point comme dans les communes de l'arrondisement de Cambrai, ou disséminée sur toute la surface de la commune comme cela a lieu dans presque tous les arrondissements.

J'ai écarté aussi l'élément tiré de la différence des cultures, parce que l'on ne voit pas dans le département du Nord de grands espaces de terrains incultes. Toutefois j'ai dû tenir compte, dans une mesure que j'expliquerai, de la présence des grandes forêts.

J'ai donc réduit la question à deux éléments : la superficie et la population.

Je l'ai déjà dit, la superficie est l'élément prépondérant dans un département comme le Nord, où tout le sol est cultivé. Le chiffre de la population ne pouvant être négligé, il y avait à déterminer pour chacun des deux éléments des coefficients dont la somme fût l'unité. Les deux limites extrêmes de ces coefficients sont :

1.00 pour la superficie,
0.00 pour la population,
et 0.5 pour la superficie,
0.5 pour la population.

En faisant l'application de ces deux combinaisons aux arrondissements de Lille et d'Avesnes, qui sont ceux qui diffèrent le plus par les éléments en cause, on trouve par la première combinaison (celle qui ne tiendrait pas compte de la population) que les besoins seraient représentés
pour Avesnes par. . . . . 1,550 kilom.
pour Lille par.. . . . . 1,060 »
(ceux du département étant représentés par 6,723 kilomètres).

La seconde combinaison, qui consisterait à faire entrer la population avec un coefficient égal à celui de la superficie, on obtiendrait

Pour Avesnes . . . . 1,284 kilomètres.
Pour Lille. . . . . 1,410 »

C'est-à-dire que par la première combinaison, il faudrait donner à l'arrondissement d'Avesnes 500 kilomètres de plus qu'à celui de Lille, et dans le second cas, au contraire, celui-ci devrait avoir 130 kilomètres de plus que le premier.

L'écart, on le voit, est bien considérable. La vérité est entre les deux limites extrêmes, on s'en rapprochera certainement en se tenant à peu près à mi-distance.

Après quelques tâtonnements, j'ai cru pouvoir adopter les deux coefficients 0.7 et 0.3.

Le coefficient 0,7 pour la superficie, et le coefficient 0.3 pour la population.

Je dois dire que l'emploi de ces coefficients dans la détermination du réseau proportionnel de chacun des 661 communes du département ne m'a révélé aucune de ces anomalies que l'on rencontre généralement dans l'emploi de formules empiriques que l'on ne peut plier à des circonstances contradictoires.

Les écarts les plus considérables que j'ai remarqués sont pour la commune de Locquignol (Avesnes) en raison de son excès de superficie exceptionnel, et enfin pour les communes de Lannoy, Bourbourg-Ville, Bergues et Dunkerque, dont le territoire rural extra-muros est à peu près nul. Ces communes d'ailleurs n'ont rien à prendre au réseau complémentaire.

Je n'ai pas admis qu'il fût possible de faire croître la longueur kilométrique dans le même rapport que la population, à partir d'une certaine limite. Il est évident, en effet, que lorsque la population dépasse la limite de la population rurale et forme une ville, les chemins deviennent des rues, et quoique la ville grandisse en population, le besoin de voies vicinales ne grandit pas et reste stationnaire. C'est ainsi qu'abstraction faite de la partie rurale, les villes de Cambrai et de Lille n'ont pas besoin de plus de chemins vicinaux l'une que l'autre.

Ne voulant pas, dans l'application, faire varier le cœfficient 0,3 que j'avais admis pour la population, j'ai dû apporter quelques modifications dans l'évaluation du chiffre de la population auquel le cœfficient 0,3 devait être appliqué.

Pour toutes les communes dont la population est inférieure à 5,000 habitants j'ai adopté le chiffre réel de la population sans modification; au-delà de 5,000 habitants et jusqu'à 10,000 habitants, j'ai adopté un chiffre uniforme de 5,000 habitants; de 10,000 à 20,000

habitants le chiffre proportionnel a été fixé à la moitié du chiffre de la population. Enfin au-delà de 20 mille on a pris un chiffre uniforme de 10 mille.

Cette combinaison n'atteint qu'un très-petit nombre de communes, savoir :

2 dans l'arrondissement d'Avesnes,
3 dans celui de Cambrai,
2 dans celui de Douai,
3 dans celui de Dunkerque,
4 dans celui d'Hazebrouck,
11 dans celui de Lille,
Et 6 dans celui de Valenciennes.

Quant à la superficie elle n'a été modifiée que dans le cas où il s'y est trouvé des forêts; le sol de la forêt n'est entré que pour moitié dans la superficie de la commune.

Telles sont les bases de la formule qui m'a servi à déterminer la longueur kilométrique à attribuer à chaque commune pour la satisfaction de ses besoins de viabilité.

La longueur de voies de terre que possède le département du Nord est de 4,523 kilomètres qui se répartissent de la manière suivante :

Routes impériales.	591 k.1
Routes départementales	516. 6
Chemins vicinaux de grande communication.	850. 8
Chemins vicinaux d'intérêt commun.	702. 6
Chemins vicinaux ordinaires à l'état d'entretien (1).	1,862. 1
Total.	4,523 k.2
Si à ce chiffre on ajoute les 2,200 kilomètres de chemins vicinaux à construire en 10 ans, ci.	2,200. »
Total.	6.723. »

l'ensemble des voies de communication de toutes sortes sera, à l'expiration de la période décennale, de 6,723 kilomètres.

Telle est la longueur kilométrique à répartir entre toutes les communes du département en prenant pour base les combinaisons que j'ai indiquées.

Cette répartition a été faite d'une manière fort simple :

Attribuer le cœfficient 0,7 à l'influence relative à la surface et le cœfficient 0,3 à la population revient à diviser les 6,723 kilomètres en deux parts : l'une $6{,}723 \times 0{,}7 = 4{,}706$ kilomètres représentera la longueur kilométrique à répartir proportionnellement à la surface diminuée de la moitié de l'étendue occupée par les bois, l'autre : $6{,}723 \times 0{,}3 = 2{,}017$ k. sera la longueur à répartir proportionnellement à la population modifiée comme il a été dit précédemment.

(1) Non compris les longueurs inscrites aux états de classement sous la désigdation de partie à l'état de premier empierrement.

La surface du département diminuée de la moitié de la superficie occupée par les bois et les forêts est 5,476 kilomètres carrés 21 hectares ; on aura donc à répartir par kilomètre carré $\frac{4706}{6476}$ 0 k. 860 m.

La population du département étant de . . . . . 1,392,041 habitans.
et les modifications apportées à ce chiffre par les considérations prédemment développées étant de 360,065

Il reste pour la population à compter. 1,031,976
on aura à répartir pour 1,000 habitants $\frac{2017}{1082} = 1$ k. 954.

C'est en comptant 0 k. 860 par kilomètre carré et — 1 k. 954 par mille habitants que j'ai déterminé pour chaque commune ce que j'ai appelé *son réseau proportionnel* (1).

J'ai déterminé pour chaque commune en particulier la longueur des voies de toute nature dont elle est dotée, y compris les chemins vicinaux ordinaires admis dans le réseau subventionné et à construire dans la période de dix ans ; j'ai obtenu pour chacune d'elles ce que j'ai appelé son *réseau actuel*. La différence entre le réseau proportionnel et le réseau actuel a été pour moi la mesure du besoin qui restait à satisfaire au moyen du réseau complémentaire.

Sans doute ces chiffres ainsi déterminés n'ont pu être considérés comme des limites qu'il n'était pas permis de dépasser, mais ils ont servi à reconnaître les prétentions exagérées ; j'ai cherché à m'en écarter le moins possible et seulement dans des conditions toutes particulières ; celle par exemple où il a été nécessaire d'admettre une portion de chemin formant solution de continuité entre deux voies comprises au réseau sur des communes voisines, ou lorsqu'une commune n'ayant rien à son réseau subventionné son réseau actuel ne dépassait pas sensiblement son réseau proportionnel.

J'ai dit, au commencement de ce rapport, que le réseau tel qu'il a été déterminé par les arrêtés préfectoraux de 1868, était de 2,002 k. 224 mètres évalués à 29,678,866.

Ce réseau, quoique voté par les communes, n'a pas été accepté par toutes au moment de créer les ressources pour en assurer l'exécution, et il y a lieu d'en supprimer les longueurs non acceptées.

Quelques-uns des chemins compris au réseau ont été, depuis, classés au rang des chemins d'intérêt commun. Il y a eu aussi quelques doubles emplois de chemins mitoyens entre deux communes et comptés à chacune d'elles pour la longueur entière.

Par ces motifs, le réseau se trouve diminué de 91 k. 168 mètres évalués . . 1,234,823 fr.

Savoir :

1° Chemins refusés par les communes	65 k. 523	évalués . . .	859,073
2° Chemins classés d'intérêt commun.	10 k, 672	évalués . . .	195,580
3° Suppression pour cause d'erreurs, doubles emplois, etc..	14 k. 973	évalués . . .	180,170
Total égal	91 k. 168	évalués . . .	1,234,823 fr.

Il suit de là que le réseau actuel n'est plus que de 1,911 k. 056 évalués 28,444,043 fr., et que le réseau disponible est de 288 k. 944.

(1) Pour un calcul mental on peut prendre 0,9 et 2 pour cœfficient, le résultat est alors approché en excès de 1/20.

Quel que soit le soin avec lequel le travail de révision a été fait, et quoique les communes aient eu le temps de faire parvenir leurs réclamations à l'Administration, il serait téméraire de croire qu'il n'existera plus d'erreurs à réparer, plus de besoins imprévus à satisfaire. Il n'est pas possible d'admettre que, soit vers le milieu, soit vers la fin de la période qui commence à peine, il ne se produise de nouveaux besoins. Dès-lors, il m'a paru sage de ne pas vous proposer la répartition de l'intégralité de la longueur kilométrique disponible, mais de réserver environ 60 kilomètres pour toute éventualité.

Les demandes d'admission s'appliquent, pour un très-grand nombre, à des chemins qui, vicinaux aujourd'hui, ne l'étaient pas en 1867, au moment où on a procédé à la classification des chemins en trois catégories, et à un nombre assez considérable de chemins qui ne sont pas encore classés vicinaux.

Ces chemins furent exclus du premier travail, on comprend pourquoi : c'était une mesure d'ordre ; mais aujourd'hui on n'est pas tenu à la même réserve, et M. le Ministre de l'Intérieur a soin de le faire remarquer dans son Instruction du 22 septembre dernier sur l'exécution de la loi du 11 juillet 1868. Je transcris ici le paragraphe duquel je me suis autorisé pour comprendre des chemins ruraux dans le réseau complémentaire :

« *Assiette du réseau subventionné.*

« La longueur kilométrique attribuée à votre département ayant été réglée par arrêté minis-
» tériel, et la nomenclature des chemins compris dans le réseau subventionné ayant été fixée
» par vous sur l'avis de la Commission départementale, vous n'avez plus, Monsieur le Préfet,
» qu'à notifier aux communes intéressées les décisions que vous aurez prises.

» Il y a lieu de remarquer seulement que les Commissions départementales ont été autorisées,
» lors de leur dernière réunion, à comprendre dans le réseau, des chemins dont le classement
» régulier n'aurait pas encore été opéré. Vous devrez inviter les Administrations municipales à
» procéder à ce classement qui s'effectuera suivant les formes ordinaires. »

Ainsi, toutes les demandes d'admission ont été examinées, celles qui concernent des chemins vicinaux comme celles qui concernent des chemins ruraux, ceux-ci peuvent être admis au réseau complémentaire, sauf à faire remplir ultérieurement à leur égard les formalités prescrites par la loi du 21 mai 1836 pour leur admission dans le réseau subventionné.

Les propositions s'appliquent à 313 communes pour une longueur de 482 k. 057.

Les admissions concernent 229 kilomètres 631 mètres évalués à 3,060,417 fr.

Les refus concernent 252 kilomètres 426 mètres évalués à 3,397,755 fr.

Elles sont détaillées dans des tableaux statistiques que je joins ici. Ces tableaux forment deux séries pour chaque arrondissement ; la première série contient la nomenclature des chemins dont je propose l'admission au réseau subventionné ; la seconde série contient la nomenclature des chemins demandés soit par les Conseils municipaux soit par MM. les Maires ou même demandés d'office par MM. les agents-voyers principaux et dont l'admission ne m'a pas paru possible.

Ces tableaux sont accompagnés des dossiers et d'un rapport succinct, justificatif des propopositions émises pour chaque commune en particulier et enfin d'un tableau indiquant pour tout le département, les chemins qui ont été refusés par les communes.

Je résume dans le tableau ci-après le résultat des propositions contenues dans les états particuliers à chaque arrondissement.

DÉSIGNATION des ARRONDISSEMENTS.	DEMANDES FORMULÉES. Longueur.	DEMANDES FORMULÉES. Évaluation.	DEMANDES REJETÉES. Longueur.	DEMANDES REJETÉES. Évaluation.	DEMANDES ADMISES. Longueur.	DEMANDES ADMISES. Évaluation.
	k.	fr.	k.	fr.	k.	fr.
Avesnes	102.225	1002352	49 192	458.560	53.033	543792
Cambrai	105.270	1138460	67.350	714.640	37.920	423820
Douai	70.268	1445030	37.545	773.770	32.723	671260
Dunkerque	87.210	724250	36.110	313 500	51.100	410750
Hazebrouk	34.862	321180	15.404	171.800	19.458	149380
Lille	47.007	1022140	29.612	596.100	17.395	426040
Valenciennes	35.215	804760	17.213	369.385	18.002	435375
	482.057	6458172	252.426	3397755	229.631	3060417

Je termine par un tableau résumant par arrondissement la situation des voies de communication résultant du premier réseau subventionné et celle qui résulte des propositions contenues dans ce rapport.

DÉSIGNATION des ARRONDISSEMENTS.	POPULATION. — Habitants.	SUPERFICIE. — Hectares.	RÉSEAU PROPORTIONNEL à la population	RÉSEAU PROPORTIONNEL à la superficie	RÉSEAU PROPORTIONNEL Total.	RÉSEAU actuel 1er janvier 1869.	RÉSEAU actuel modifié.
Avesnes	155967	126.331	304.8	1086.0	1390.8	1250.9	1290.5
Cambrai	175444	88.327	342.9	759.3	1102.2	1019.0	1039.4
Douai	100960	46414	197.3	399.0	596.3	556.3	579.0
Dunkerque	87845	72.000	171.7	619.0	790.7	748.7	778.8
Hazebrouck	94698	67.735	185.1	582.3	767.4	856.1	875.6
Lille	270735	86.489	529.2	743 5	1272.7	1362.0	1366.6
Valenciennes	146327	60.123	286.»	516.9	802.9	732.2	733.8
	1031976	547.419	k. 2017.0	k. 4706 0	k. 6723.9	k. 6525.2	k. 6663.7

Lille, le 9 août 1869.

L'Agent-Voyer en Chef,

ROMAIN.

PONTS-ET-CHAUSSÉES.

NIVELLEMENT GÉNÉRAL DU DÉPARTEMENT.

RAPPORT

DE L'INGÉNIEUR EN CHEF SUR LA SITUATION DE L'OPÉRATION

ET DEMANDE D'UN CRÉDIT DE 9,000 FRANCS SUR LE BUDGET DÉPARTEMENTAL DE 1870.

Le 17 août 1867, M. Leclère, conducteur principal des ponts-et-chaussées, chargé de la conservation des archives du nivellement général de la France, présenta à M. le Préfet du Nord une soumission par laquelle il s'engageait à exécuter le nivellement général du département aux conditions suivantes :

Le réseau à niveler devait embrasser une longueur de 4,280 kilomètres, savoir :

6	rivières navigables ou flottables.	290 kilom.
75	cours d'eau servant de force motrice à des usines. . . .	1,000
18	canaux de navigation	361
15	routes impériales.	590
26	routes départementales	516
72	chemins de grande communication.	857
122	chemins d'intérêt commun	666
	Total pareil.	4,280 kilom.

Le nivellement de toutes ces lignes devait être fait dans les mêmes conditions de précision que celui des grandes lignes du nivellement général de la France, et les opérations être repérées par des plaques indicatrices en fonte du modèle adopté pour le nivellement général de l'Empire. De plus, les résultats de l'opération devaient être consignés dans un atlas de sept cartes à l'échelle de 1 à 50,000, et dans un volume imprimé contenant la description et l'altitude de chaque point nivelé, documents qui seraient tirés chacun, atlas et texte descriptif, à 300 exemplaires.

Les prix proposés par le soumissionnaire étaient les suivants :

Par kilomètre nivelé (y compris la fourniture du texte descriptif tiré à 300 exempl.)	17	50
Par repère (fourniture et pose)	4	50
Pour fourniture en 300 exemplaires de chaque feuille de l'atlas.	3,000	»

Enfin le travail devait être effectué en deux années, et la dépense être payée en six annuités égales, moitié par l'État, moitié par le département du Nord.

D'après ces bases, les frais de l'opération se seraient montés à la somme totale de 109,400 fr. répartie comme il suit :

4,280 kilomètres, avec 300 exemplaires de texte descriptif, à 17.50 par kilom.	74,900	»
3,000 repères métalliques fournis et posés à 4.50, ci	13,500	»
300 exemplaires d'un atlas de sept feuilles, à 3,000 fr. la feuille	21,000	»
Total pareil.	109,400	»

Ces propositions furent soumises à Monsieur le Ministre des Travaux Publics, qui, par décision du 3 mars 1868, autorisa M. le Préfet du Nord en ce qui concernait la participation de l'État à l'opération du nivellement général du département, à accepter la soumission de M. Leclère, sous la condition que l'exécution de la carte serait retranchée de l'entreprise, ce qui réduirait le montant total de cette entreprise à la somme de 90,000 fr. en nombre rond, et qu'en conséquence de cette réduction, les clauses relatives aux délais d'exécution seraient révisées s'il y avait lieu.

Arrivée à cet état d'instruction, la question fut portée devant le Conseil général du Nord qui, dans sa séance du 28 août 1868, résolut, savoir :

1° Que M. le Préfet serait autorisé à accepter la soumission de M. Leclère aux conditions plus haut indiquées ;

2° Que le nivellement général du département serait effectué en quatre ans au plus à partir de 1870 ;

3° Que le crédit de 9,166 fr. resté disponible servirait à payer le premier à-compte en 1869 ;

4° Que la somme restant due serait payée en quatre annuités de 9,000 fr. par an chacune, à partir de 1870, pour le solde être définitivement réglé en 1873 avec addition du crédit à appliquer à l'acquisition du nombre de cartes qui seraient jugées nécessaires.

Toutes ces réserves furent acceptées par M. Leclère le 30 janvier 1869, et, le 5 février suivant, M. le Conseiller d'État chargé de l'administration du département rendit un arrêté par lequel il approuvait la soumission du 17 août 1867, modifiée suivant les conditions prescrites

par la dépêche ministérielle du 3 mars 1868, et adoptées par la décision du Conseil général du 28 août suivant.

Chargé par M. le Conseiller d'État de l'exécution de cet arrêté, l'Ingénieur en chef soussigné se mit immédiatement en rapport, d'une part, avec M. Leclère, et, d'autre part, avec MM. les Ingénieurs en chef des voies navigables du département et avec M. l'Agent-Voyer en chef du Nord, pour centraliser dans son bureau tous les détails de la direction et du contrôle de cette importante opération.

Les mauvais temps des premiers mois de l'année, les tâtonnements inévitables dans la mise en train d'une opération de ce genre, et enfin le travail considérable auquel donnent lieu, de la part de MM. les Ingénieurs et Agents-Voyers, la rédaction des tableaux indicatifs et descriptifs des points à niveler et des emplacements des repères métalliques, ne permirent pas à M. Leclère de mettre la main à l'œuvre avant le 20 mai dernier. Mais aujourd'hui l'opération est en bonne voie, et tout fait présumer qu'elle marchera avec toute l'activité désirable. Elle a été commencée dans les arrondissements de Dunkerque et d'Hazebrouck, et l'on compte continuer par ceux de Lille, Douai, Valenciennes, Cambrai, pour finir par l'arrondissement d'Avesnes.

Au 1er juillet courant, le nombre des repères métalliques scellés (sauf la plaque indicatrice de l'altitude) était de 230, et le nombre des kilomètres nivelés s'élevait à 110.

On a tout lieu d'espérer qu'au 31 décembre 1869 on aura terminé les arrondissements de Dunkerque, Hazebrouck et Lille, qui comprennent 1,600 kilomètres de lignes à niveler et 1,100 repères métalliques à poser, et qui, par conséquent, correspondent à plus du tiers de tout le travail.

Il ne paraît donc pas qu'il puisse s'élever aucun doute touchant l'emploi, en temps utile, du crédit de 9,166 fr. affecté à cette entreprise sur le budget départemental de 1869, ni de l'allocation de 9,000 fr. qui est à inscrire au budget de 1870, conformément à la décision du Conseil général du 28 août 1868.

En conséquence, l'Ingénieur en chef soussigné propose à M. le Conseiller d'État chargé de l'administration du département du Nord, de demander au Conseil général de porter au budget départemental de l'exercice 1870 la seconde annuité de 9,000 fr. destinée à solder les frais du nivellement général du département.

Lille, le 9 juillet 1869.

L'Ingénieur en chef du département du Nord,

Em. RAILLARD.

CHEMIN DE FER DU NORD.

RAPPORT

DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL CHARGÉ DU CONTROLE DE L'EXPLOITATION SUR LA SITUATION DU SERVICE DANS LE DÉPARTEMENT DU NORD, PENDANT L'ANNÉE 1868.

1° Voies.

La réfection et l'entretien des voies ont continué à être effectués dans les conditions indiquées dans les rapports des années précédentes.

On n'a à signaler, pour 1868, que l'emploi, sur une plus grande échelle, des rails en acier. C'est principalement sur la ligne de Paris à Erquelines, et sur la section de Douai à Lille, qu'ils ont été substitués aux anciens rails : l'expérience paraît, jusqu'à présent, donner des résultats satisfaisants, et il est probable que l'augmentation de dépense sera plus que compensée par une augmentation de durée.

A l'exception de quelques points, situés principalement aux abords de Douai, les voies sont aujourd'hui dans un état d'entretien satisfaisant. Le service des signaux et des appareils télégraphiques est également bien organisé et fonctionne convenablement. Il ne donne lieu à aucune observation nouvelle.

M. le Ministre des Travaux publics a prescrit l'étude d'un passage supérieur destiné à remplacer le pont tournant de la Deûle, à Dorignies. La Compagnie s'occupe de cette question. Il serait à désirer que l'on reprît aussi l'étude des projets destinés à améliorer la traversée de la route impériale 41, à la sortie de Lille.

2° Stations.

La construction de la station des voyageurs de Lille peut être considérée comme terminée.

Dans plusieurs autres stations du département on a exécuté des travaux d'agrandissement et d'amélioration, nécessités par les besoins du service. On peut citer principalement les suivants :

A Fives, déplacement des bureaux de la traction et du dépôt des combustibles; suppression du passage à niveau du chemin de Valenciennes, qui a été remplacé par un passage supérieur;

A Roubaix, établissement d'un abri et de nouveaux quais pour les voyageurs;

A Tourcoing, construction d'une nouvelle halle pour la douane;

A Armentières, construction d'une halle aux marchandises;

A Steenweerck, construction d'un bâtiment définitif pour le service des voyageurs;

A Aulnoye, agrandissement et transformation de la gare, en vue de l'importance qu'elle doit prendre à l'ouverture du chemin de Valenciennes à Hirson;

A Hautmont et à Jeumont, développement des voies de garage, raccordements avec des établissements industriels.

Les projets de bâtiments définitifs des stations de Dunkerque et de Landrecies ont été approuvés mais les travaux ne sont pas commencés.

Une station nouvelle, celle d'Anor, a été ouverte en 1868. Elle ne présente encore que des bâtiments provisoires, et, en attendant l'achèvement de la ligne à laquelle elle appartient, elle est exploitée par la Compagnie belge du chemin de Chimay.

L'établissement de la station de Phalempin, demandé par le Conseil général, a été décidé. Les projets présentés par la Compagnie sont en ce moment soumis à l'examen de l'Administration.

3° Matériel.

Les machines fixes employées dans le département du Nord, pour le service des ateliers et des gares, sont au nombre de 26; elles sont alimentées par 34 chaudières et ont une force totale de 130 chevaux.

Le nombre total des machines locomotives du chemin de fer du Nord s'élevait, au 31 décembre 1868, à 752, il est supérieur de 17 seulement à celui de l'année précédente.

Les trois dépôts situés dans le département, à Fives, à Valenciennes et à Hazebrouck, comprennent un effectif de 206 machines, dont 81 à voyageurs et 125 à marchandises.

Les principales modifications apportées à cette partie du matériel, dans le courant de l'année, ont eu pour but d'augmenter les moyens d'arrêt à la disposition du mécanicien; elles ont par conséquent une grande importance au point de vue de la sécurité des convois. Aujourd'hui 376 machines, dont 218 à voyageurs, sont munies de freins spéciaux; 114 ont reçu l'appareil à vis pour le changement de marche et l'emploi de la contre-vapeur.

Le nombre des véhicules n'a été augmenté, en 1868, que dans une proportion insignifiante. La Compagnie possède aujourd'hui :

1,181 voitures à voyageurs;
803 wagons des trains rapides;
16,238 wagons à marchandises.

Des soins tout particuliers ont été donnés au perfectionnement et à l'entretien des appareils destinés à établir des communications entre les agents des trains et entre ces agents et les voyageurs. Ces appareils existent aujourd'hui dans presque tous les trains qui circulent entre Paris et Lille et entre Paris et Maubeuge. Les piles et les sonneries sont essayées au départ et à l'arrivée.

4° Exploitation technique.

L'organisation du service des trains a été à peu près la même que l'année précédente. Il n'y a eu que des changements de peu d'importance dont plusieurs ont eu pour objet d'améliorer certaines correspondances dans les limites du possible. Quelques unes de ces correspondances laissent cependant encore un peu à désirer et devront être l'objet de nouvelles études. Sur un réseau aussi ramifié que celui du Nord, il est bien difficile de donner une égale satisfaction à tous les embranchements.

Le mouvement des trains et des machines s'est fait avec une régularité satisfaisante.

Les règlements d'exploitation et les prescriptions administratives de toutes sortes sont en général exécutés avec soin. Les infractions sont relativement rares; aucune d'elles, lorsqu'elle a été signalée, n'est restée sans répression. Elles ont été déférées aux tribunaux toutes les fois que la question de sécurité se trouvait engagée; dans les autres cas, le contrôle s'est borné à demander à la Compagnie des punitions disciplinaires, quand l'enquête ne constatait pas que ces punitions avaient déjà été infligées.

5° Accidents.

Pendant l'année 1868, aucun voyageur n'a été blessé par accident dans le département du Nord. Les autres accidents se répartissent de la manière suivante :

	AGENTS.	AUTRES.
Tués ou morts des suites de leurs blessures.	7	12
Blessés.	35	2

Les agents tués ont été victimes de leur imprudence, à l'exception d'un seul qui a été atteint dans une collision due à la négligence d'un autre agent.

Les morts de personnes étrangères au chemin de fer ont été causées : 8 par l'imprudence des victimes, 1 par un cas fortuit, 1 par la négligence d'un agent, 2 sont attribuées à des suicides.

Quant aux blessés, 21 l'ont été par leur propre imprudence, 11 par suite de cas fortuits, 5 par la négligence d'agents du chemin de fer.

Tous les accidents qui ont entraîné la mort d'un homme ou qui pouvaient être imputés à la faute d'un agent du chemin de fer ont été l'objet de procès-verbaux dressés par les commissaires de surveillance administrative et déférés aux tribunaux.

6° Exploitation commerciale.

L'exploitation, considérée au point de vue commercial, n'a pas présenté d'incidents remarquables pendant l'année 1868. Des explications ont été fournies par la Compagnie au sujet des irrégularités de tarif qui avaient été signalés au Conseil général (séance du 3 septembre).

Le tableau ci-annexé donne le produit des stations comprises dans le département du Nord.

Recettes, par stations, pendant l'année 1868 (impôt déduit).

N°s d'ordre obtenus.	DÉSIGNATION des STATIONS.	Nombre de Voyageurs.	PRODUITS des Voyageurs.	PRODUITS de la grande vitesse.	PRODUITS de la petite vitesse.	PRODUITS Totaux.
			fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
2	Erquelines.	56764	667675 86	274324 38	5752992 69	6694992 93
3	Lille	1081538	1857101 67	240426 64	2321874 15	4419402 46
5	Quévy	71119	678571 99	27433 71	3224717 26	3930722 96
6	Dunkerque	111201	287778 62	153658 77	2342506 91	2783944 30
8	Somain.	71252	110499 20	21341 85	2412359 99	2544201 04
11	Quiévrain.	60209	180637 02	272223 07	1083358 76	1536418 85
12	Valenciennes.	142990	359591 34	68997 19	917495 58	1346084 11
15	Douai.	227885	510257 23	41445 50	591198 98	1142901 71
16	Roubaix	434330	366306 08	137054 81	574529 27	1077890 16
18	Mouscron.	231398	388194 03	103324 52	482792 08	974310 63
21	Hautmont.	24620	25614 89	3038 66	730661 82	759315 37
22	Lourches	15457	23994 87	1592 37	661744 98	687332 22
24	Cambrai	107054	294474 71	45014 79	324253 88	663743 38
34	Maubeuge.	75378	136047 86	24753 20	376470 55	537271 61
35	Raismes.	26232	43058 46	3486 03	446423 59	492968 08
36	Blandain	98089	113579 96	14896 55	351361 53	479838 04
40	Armentières.	140100	146076 79	10933 13	241624 01	398633 93
41	Tourcoing.	207177	145350 45	31802 22	220382 39	397535 06
47	Aulnoye.	29772	79575 75	15166 25	245231 30	339973 30
49	Landrecies.	32226	85571 96	14679 74	229266 69	329518 39
53	Fives.	»	» »	» »	307662 40	307662 40
59	Jeumont.	14092	29357 90	21059 71	233431 95	283849 56
62	Bergues.	71905	79868 85	14817 02	173152 22	267838 09
64	Le Câteau.	34187	85691 90	13505 72	152635 62	251833 24
68	Hazebrouck.	80372	133313 01	14282 32	85307 97	232903 30
87	Seclin.	57309	58430 63	2897 32	90126 47	151454 42
92	Blanc-Misseron. . . .	8252	8010 96	33981 68	88924 02	130916 66
96	Caudry.	22063	39321 12	10121 07	72111 10	121553 29
99	Busigny.	35477	76553 15	8101 69	29190 40	113845 24
106	Bailleul.	44125	64804 24	7451 58	32677 31	104933 23
114	Strazeele	19314	25060 52	1365 63	65650 17	92076 32
118	Bouchain.	21835	32333 15	2290 85	51971 90	86595 90
130	Cassel	25174	37137 13	6642 50	20082 74	63862 37
131	Montigny	18396	17267 57	830 31	44358 20	62456 08
135	Pont-de-la-Deûle. . .	»	» »	13 71	60185 17	60198 88
140	Watten	20917	22557 88	3259 06	27913 35	53730 29
143	Iwuy.	13372	22732 95	1129 69	28168 45	52031 09
153	Esquelbecq	21486	27494 65	1705 15	13296 37	42496 17
156	Bertry	11551	18751 53	1750 85	19029 50	39531 98
159	Steenwerck	12516	12766 01	569 64	24567 95	37903 60
164	Feignies.	6915	11103 60	1288 69	19238 06	31630 35
165	Arnèke	14207	17028 06	994 42	12882 85	30905 33
169	Ebblinghem.	8092	10137 49	554 60	17377 30	28069 39
172	Baisieux.	30235	20791 87	1068 36	5436 81	27297 04
173	Ascq	21058	10826 38	691 25	15601 84	27119 47
174	Wallers.	10111	14661 54	575 89	11482 12	26719 55
175	Steenbecque.	5537	8194 69	1036 38	17338 18	26569 25
184	Cattenières	6480	9663 93	675 28	10367 08	20706 29
185	Pérenchies	17316	12688 14	1621 12	5536 65	19845 91
186	Thiennes	3970	5094 74	265 45	11289 05	16649 24
	Totaux	3901255	7411602 53	1660140 32	25278439 61	34350182 46

Comparé aux recettes totales du chemin de fer, ce produit en représente 36 3/4 p. %; c'est, à peu de chose près, la même proportion que l'année dernière.

7° Lignes de Lille à Béthune et à Bully-Grenay et d'Anzin à Somain.

On a ouvert, en 1868, sur la ligne de Lille à Béthune et à Bully-Grenay, la section de Béthune à Violaines et celle de la porte des Postes à la porte d'Arras, à Lille. L'exploitation a été assez régulière et n'a pas présenté d'incidents remarquables. On étudie le raccordement avec le chemin du Nord près de Fives : il serait à désirer que l'on s'occupât aussi de raccorder les deux lignes à Béthune.

Sur le chemin d'Anzin à Somain, la voie a été entièrement refaite avec des rails d'un fort calibre. Le matériel roulant a été également amélioré. Ces modifications ont permis d'augmenter le nombre et la vitesse des trains, et d'effectuer ainsi un service beaucoup plus satisfaisant.

Paris, le 22 juillet 1869.

L'Inspecteur général chargé de la direction du Contrôle,

DIDAY.

CHEMINS DE FER.

DEMANDE DE NOUVELLES CONCESSIONS PAR LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LILLE A VALENCIENNES.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

Le 28 avril 1869, la nouvelle Compagnie du chemin de fer de Lille à Valenciennes a adressé à M. le Conseiller d'État, chargé de l'administration du département du Nord, une demande tendant à obtenir la concession de diverses voies ferrées qu'elle énumérait comme il suit :

1° Une ligne d'Orchies à Hazebrouck, passant par Carvin, Annœullin, Don, La Ventie, Estaires et Merville, avec trois embranchements :

(a) De Carvin à Courrières ;

(b) D'Annœullin à Pont-à-Vendin ;

(c) De Don ou Wavrin à Armentières ;

2° Une ligne de St.-Amand à la frontière belge, vers Tournai, destinée à se relier avec une concession belge ;

3° Une ligne de St.-Amand à Blanc-Misseron, par Condé et Fresnes ;

4° Une ligne de Raismes, près Valenciennes, au Câteau, par Solesmes et la vallée de la Selle.

La Compagnie faisait connaître qu'elle se proposait d'exécuter toutes ces lignes sans subvention ni garantie d'intérêt, dans les conditions des chemins de fer de la contrée, c'est-à-dire de manière qu'elles pussent recevoir deux voies lorsque le trafic l'exigerait.

Elle ajoutait que, s'étant adressée officieusement à M. le Ministre des Travaux publics, Son Excellence avait fait observer, avec raison, que, par suite de fractionnement du réseau projeté en petites lignes, il paraissait préférable de faire admettre d'abord ces lignes comme chemins

d'intérêt local, bien que leur ensemble eût un caractère général que M. le Ministre était disposé à apprécier.

En conséquence la Compagnie demandait à M. le Conseiller d'État chargé de l'administration du département, de vouloir bien soumettre aux enquêtes d'utilité publique les avant-projets qui accompagnaient sa demande, afin que le Conseil général du Nord pût, en connaissance de cause, statuer dans sa prochaine session.

Le 5 mai 1869, M. le Conseiller d'État transmit cette requête, avec le dossier qui l'accompagnait, à l'Ingénieur en chef soussigné, en l'invitant à examiner l'affaire, tant au point de vue de l'utilité des voies projetées, que sur la question de savoir si l'établissement de ces lignes n'aurait pas pour effet d'enlever au nouveau réseau concédé dans le Nord une partie de son trafic, et d'aggraver par suite les conditions de la garantie d'intérêt souscrite par l'État et le département, en faveur de ce réseau.

Postérieurement à cette communication, la Compagnie pétitionnaire fit connaître qu'elle avait l'intention d'introduire diverses modifications dans le tracé de quelques unes des lignes dont elle avait produit, le 28 avril, les avant-projets.

L'Ingénieur en chef soussigné dut donc ajourner l'examen qui lui était demandé jusqu'à ce que ces modifications eussent été exprimées dans de nouveaux avant-projets.

C'est le 23 juin dernier que la Compagnie présenta ce supplément d'études, et le 30 du même mois, M. le Conseiller d'État adressa ce nouveau dossier à l'Ingénieur en chef soussigné, en lui demandant de joindre ces documents aux précédents, et de lui fournir son avis sur la suite dont l'affaire était susceptible.

D'après tous les documents fournis par la nouvelle Compagnie de Lille à Valenciennes, le réseau dont cette Compagnie sollicite la concession se trouverait dans les conditions suivantes :

Son développement total, non compris 14 kilomètres en Belgique, serait de 154,300 mètres, dont 141,800 mètres dans le département du Nord et 12,500 mètres dans le département du Pas-de-Calais.

La Compagnie concessionnaire divise ce réseau en trois groupes qu'elle désigne comme il suit :

1er groupe, du bassin houiller du Pas-de-Calais ;

2e groupe, desservant les charbonnages voisins de Condé et le bassin calcaire de Tournai ;

3e groupe, reliant le bassin houiller d'Anzin au Câteau par la vallée de la Selle.

Le premier groupe, de 87,300 mètres d'étendue, présente cette particularité qu'on peut le considérer comme composé de cinq branches, partant toutes du village de Don, situé sur le chemin de fer de Lille à Béthune et sur le canal de la Haute-Deûle, et rayonnant vers le Sud-Ouest, le Sud, l'Est, le Nord et le Nord-Ouest.

Les deux premières viennent plonger dans la partie centrale du bassin houiller du Pas-de-Calais, l'une par Provin et Meurchin jusqu'à Pont-à-Vendin, tête de ligne du chemin de fer de Pont-à-Vendin à Lens, sur la ligne d'Hazebrouck à Arras ; l'autre par Carvin, où elle se soude à la voie ferrée qui relie cette localité à la ligne de Lille à Douai jusqu'à Courrières, tête de ligne du chemin de fer de Courrières à Hénin-Liétard, sur la voie ferrée actuelle, qui raccorde Lens avec la ligne de Lille à Douai.

La branche de l'Est, en partant de Don, passe à Gondecourt, croise à Seclin la ligne de Lille

à Douai, puis se dirige sur Avelin et Pont-à-Marcq pour venir aboutir à Templeuve sur la ligne en construction de Lille à Valenciennes.

La branche du Nord est tracée en ligne presque droite de Don à Armentières, en passant par ou près Radinghem et Bois-Grenier.

Enfin la branche Nord-Ouest se dirige de Don à Hazebrouck, par Fournes, La Ventie, Estaires et Merville.

Le but économique de ce premier groupe est visible. Sa destination est d'amener à Don, par les branches Sud-Ouest et Sud, les houilles du Pas-de-Calais, et principalement celles de la partie centrale du bassin, pour les expédier vers Seclin et Orchies, Lille, Armentières, Estaires et Hazebrouck, en même temps que l'on desservirait une population de 172,000 habitants dans un rayon de 5 kilomètres de part et d'autre des branches Est, Nord et Nord-Ouest.

M. l'Ingénieur Menche de Loisne a examiné ce groupe dans un rapport que l'Ingénieur en chef soussigné annexe au dossier. Il expose que les villes de Lille, Roubaix et Tourcoing n'ont pas d'intérêt à la construction de ces lignes, mais que cette construction procurerait aux houilles du centre et de l'est du bassin du Pas-de-Calais une réduction de parcours qui serait en moyenne, savoir :

De 18 kilomètres, pour Armentières et la province belge de la Flandre-Occidentale;
De 18 kilomètres, pour les agglomérations de Merville, Estaires et La Gorgue;
De 12 kilomètres, pour Hazebrouck et Dunkerque.

Ces abréviations de parcours pourraient déjà donner lieu à de très-sérieuses économies pour les industries qui consomment une grande quantité de combustible minéral, et par conséquent elles seraient de nature à contribuer puissamment au développement des exploitations houillères qui se trouveraient ainsi mieux desservies. De plus, il faut considérer qu'elles se rapportent aux localités de Lens et d'Hénin-Liétard, et que plus les fosses se trouvent rapprochées du point central de Don, plus l'économie de parcours augmente, puisqu'elles bénéficient de deux fois leur distance aux voies de fer actuelles; de sorte que les concessions de Pont-à-Vendin et Courrières, par exemple, gagneraient vers Armentières et la Belgique, non plus seulement 18 kilomètres, mais respectivement 37 et 28 kilomètres.

Il résulte de là que, s'il est vrai que l'on doive, comme le dit M. l'Ingénieur Menche de Loisne, chercher le caractère d'utilité publique des voies projetées, moins dans le transit que dans la desserte des localités traversées, il ne faut pas cependant dédaigner cette question de transit, du moins en ce qui touche les branches d'Armentières et d'Hazebrouck et leurs affluents venant de Lens et d'Hénin-Liétard.

Quant aux intérêts purement locaux, il paraît en effet certain que c'est là que prédomine la question d'utilité publique. La Compagnie pétitionnaire s'est contentée d'énumérer la densité de la population desservie, sans faire connaître la richesse de cette population, et sans donner aucun renseignement statistique sur le nombre, la nature et l'importance des établissements industriels qui pourraient profiter de la création des nouvelles lignes de fer dont elle demande la concession. Cette omission est regrettable. Toutefois il suffit d'avoir parcouru une fois les contrées si peuplées, si riches et si industrielles que traversent les tracés de ces lignes, pour admettre, sous toutes réserves des résultats des enquêtes voulues par la loi, que ce nouveau resserrement des mailles du

réseau ferré du Nord ne semble pas devoir dépasser les besoins de l'importante région qu'il intéresse.

Quant à l'influence que le 1er groupe pourrait exercer sur les lignes récemment concédées à la Compagnie dite Nord-Est, avec garantie de l'État et du département, elle ne paraît pas devoir se caractériser par quelque effet sensiblement nuisible.

Il est évident d'abord, au premier coup d'œil jeté sur la carte, que les lignes du réseau Nord-Est, de Dunkerque à Calais, de Gravelines à Watten et d'Erquelines à Fourmies, sont hors de cause.

La ligne d'Armentières à Berguettes ne saurait être influencée que par la branche projetée de Don à Hazebrouck, et les tracés de ces deux lignes, qui se coupent à peu près en leurs milieux, suivant des angles sensiblement égaux deux à deux, indiquent visiblement que leurs destinations et leurs usages sont complètement différents.

La ligne de Somain à Roubaix et à Tourcoing est bien à peu près parallèle à celle de Bully-Grenay à Armentières, mais elle se trouve trop éloignée de cette dernière (20 kilomètres au moins) pour qu'il s'opère une dérivation de son trafic au profit de celle-ci.

Il ne reste donc que la ligne de Lille à Comines et à Wervicq, à laquelle le nouveau réseau pourrait faire concurrence pour les transports en Belgique des houilles des environs de Lens et Courrières, mais qui regagnerait l'avantage en ce qui concerne les charbons de la partie Est du bassin, et qui, du reste, conserverait en totalité son trafic local.

Le 2e groupe de la Compagnie pétitionnaire offre un développement de 29 kilomètres seulement, non compris 14 kilomètres en Belgique, et se compose de deux lignes partant toutes deux de Saint-Amand, sur le chemin de fer en construction de Lille à Valenciennes, pour aboutir à la frontière belge; la première à l'Ouest, à Blanc-Misseron, en passant à Condé et traversant les charbonnages de Crespin, Saint-Saulve, Thivencelles, Fresnes, Odomez, Bruille et Château-l'Abbaye; la seconde au Nord, vers Tournai, en passant par Lecelles.

La ligne de Saint-Amand à Blanc-Misseron, en desservant, comme le dit M. l'Ingénieur Staincq, dont le rapport est joint au dossier, les charbonnages qu'elle traverse et qui sont dépourvus de voies ferrées, sauf un petit nombre d'entre eux, situés sur le tracé de la ligne récemment concédée d'Anzin à Péruwelz, faciliterait les échanges entre les bassins belges et français, suivant les besoins particuliers de chaque industrie, et raccourcirait notablement le parcours des charbons de Mons vers Lille et le nord du département, en les déviant par le chemin de fer de Lille à Valenciennes.

Quant à la voie ferrée projetée entre Saint-Amand et Tournai, elle est destinée à faciliter le débouché des charbonnages de Valenciennes vers Tournai, concurremment avec les rivières de la Scarpe et de l'Escaut, et à amener vers le Sud du département les excellents matériaux de construction que contient en si grande abondance le bassin calcaire de Tournai.

En ce qui touche la question d'utilité publique, la pénurie de documents statistiques dans les projets de la Compagnie pétitionnaire, ne permet pas, pour ce groupe aussi bien que pour le précédent, de formuler des conclusions précises. Mais, sans vouloir préjuger les résultats des enquêtes, on ne saurait douter que ces deux lignes ne constituent des affluents importants pour celle que la Compagnie construit entre Lille et Valenciennes, et par conséquent pour toutes les localités que la concession de cette dernière voie ferrée a eu en vue de desservir. La demande de

la Compagnie, relativement à ces deux lignes paraît donc susceptible d'être prise en très-sérieuse considération.

Pour ce qui concerne le réseau de la Compagnie Nord-Est, il est évident que la ligne de Saint-Amand à Condé lui apportera du trafic plutôt que de lui en enlever; et, quant à celle de Saint-Amand à Tournai, qui ne pourrait influencer que la voie ferrée concédée de Somain à Tourcoing, entre Somain et Baisieux, elle en serait trop écartée pour dévier le mouvement du trafic local et créerait, en matériaux de construction et en charbonnages, un mouvement de transit sur lequel l'autre ligne ne pouvait pas compter.

Il ne reste donc à examiner que le 3e groupe, dénomination que la Compagnie concessionnaire attribue à une seule ligne, de 38 kilomètres de longueur, qui prendrait son point de départ à Raismes, sur le chemin de fer de Lille à Valenciennes, et irait aboutir au Câteau, sur la ligne de Busigny à Maubeuge, en remontant la vallée de la Selle à partir de Montrécourt.

Ce tracé prolonge vers le sud, à peu près en ligne droite, celui de Saint-Amand à Tournai, compris dans le groupe précédent. Il dessert Solesmes, chef-lieu de canton, et une population de 70,000 habitants dans une zône de 5 kilomètres de part et d'autre de la ligne. Il procurerait, en ce qui concerne les charbonnages d'Anzin, une notable abréviation du parcours actuel vers le Sud, parcours qui se trouverait raccourci de 15 kilomètres pour Busigny et de 31 kilomètres pour Le Câteau. Il est donc certain que, à égalité de tarif, cette ligne dévierait une bonne partie du trafic des houilles d'Anzin pour Le Câteau et le département de l'Aisne par Busigny, notamment pour les localités qui, en raison de leur rapprochement du point de départ, ne profitent pas des abaissements de tarifs applicables aux grandes distances. Quant à la consommation industrielle et locale, on peut en avoir un premier aperçu par le fait rapporté par M. l'Ingénieur Staincq, que la route départementale N° 10, longée par le tracé projeté dans toute son étendue entre Valenciennes et Le Câteau, supporte aujourd'hui une circulation de 400 à 500 colliers de voitures de charbon, que la voie ferrée dont la concession est sollicitée attirerait à elle à peu près en totalité. L'intérêt public acquiert donc encore, pour cette ligne, un caractère de probabilité suffisamment marqué pour que la demande de la Compagnie de Lille à Valenciennes soit, de la part de l'Administration, l'objet d'un bienveillant examen.

Enfin la situation et la direction de ce tracé le mettent dans une complète indépendance vis-à-vis du réseau de la concession Nord-Est, et de nature à ne compromettre, en aucune façon, les intérets de l'Etat et du département engagés dans cette concession.

La requête de la Compagnie, telle qu'elle est formulée dans sa lettre du 28 avril dernier à M. le Conseiller d'Etat, chargé de l'administration du département du Nord, soulève une troisième question sur laquelle l'Ingénieur en chef n'a pas été explicitement consulté, mais que M. l'Ingénieur Menche de Loisne a cru devoir aborder d'après les termes mêmes de la seconde lettre de communication de M. le Conseiller d'État, en date du 5 mai. Il s'agirait de savoir si le réseau dont la concession est sollicitée doit être considéré comme pouvant être légalement d'intérêt local et tomber sous l'application de la loi du 12 juillet 1865, ou bien s'il rentre dans la catégorie des autres lignes concédées directement par l'Administration supérieure, à l'exclusion de l'Administration locale, tels que les chemins de fer de Furnes à Dunkerque, de Bully-Grenay à Lille, d'Anzin à Péruwelz, etc.

Bien que ce réseau ait, sinon complètement, du moins à un très-haut degré, le caractère d'in-

térêt local dans l'acception grammaticale du mot, M. Menche de Loisne expose, qu'en vertu de la circulaire ministérielle du 12 août 1865, l'application de la loi du 12 juillet précédent est réservée exclusivement aux lignes dont la création est due, soit à l'initiative, soit au concours effectif ou éventuel des départements et des communes; et il fait remarquer, en s'appuyant sur plusieurs exemples, que l'une ou l'autre de ces deux conditions, bien qu'absolument nécessaire, n'est pas toujours suffisante. Or, comme l'établissement des voies ferrées qui font l'objet du présent rapport serait dû à la seule initiative d'une Compagnie dont le siége est à Paris; comme aussi leur construction et leur exploitation se feraient sans aucun concours du département ou des communes, M. l'Ingénieur de l'arrondissement de Lille estime qu'elles ne sauraient être appelées à jouir du bénéfice de la loi de 1865, et que, dès lors, il n'y a pas lieu de saisir les Conseils généraux du Nord et du Pas-de-Calais de la question du classement de ces lignes comme chemins de fer d'intérêt local.

L'Ingénieur en chef ne saurait être aussi exclusif dans ses conclusions. Aux termes de la circulaire ministérielle du 12 août 1865 : « le Préfet a le droit et le devoir de soumettre au Conseil » général les projets de chemins de fer qu'il juge utiles aux intérêts du département, » de sorte que si le Conseil général, partageant l'opinion du Préfet et s'unissant ainsi à l'initiative de l'Administration locale, classe les voies projetées comme chemins de fer d'interêt local, l'Ingénieur en chef doute beaucoup que l'Administration supérieure refuse sa sanction au moment de la déclaration d'utilité publique, par le seul motif que les lignes classées seraient construites et exploitées sans aucun concours de l'État, du département et des communes.

Quoi qu'il en soit, cette question, dans l'espèce, peut être laissée momentanément en suspens, attendu qu'il résulte des renseignements fournis récemment à l'Ingénieur en chef que la Compagnie de Lille à Valenciennes n'aurait pas ou n'a plus l'intention de solliciter le classement, comme chemins de fer d'intérêt local, des nouvelles lignes dont elle demande la concession dans le département du Nord. Ce qu'elle désirerait aujourd'hui, c'est que M. le Conseiller d'État voulût bien soumettre sa requête et ses avant-projets au Conseil général pour avoir l'avis de cette assemblée.

Sous ce rapport, l'Ingénieur en chef partage de tous points l'avis de M. l'Ingénieur Menche de Loisne, qui exprime l'opinion que ce complément d'instruction paraît opportun, en raison de l'intérêt pécuniaire qu'a le département à l'exploitation du réseau Nord-Est.

Un autre motif existe encore pour saisir le Conseil général de la question avant de soumettre les avant-projets aux enquêtes, c'est le suivant : si la Compagnie pétitionnaire persiste dans son dessein d'obtenir directement de l'Administration supérieure la concession nouvelle qu'elle désire, l'avis du Conseil général sera un précieux élément d'instruction pour la détermination qu'aura à prendre l'Administration sur la question de savoir s'il y a lieu ou non de procéder aux enquêtes; et si, au contraire, la Compagnie, revenant au texte même de sa lettre du 28 avril dernier, demandait le classement de ces lignes comme chemins de fer d'intérêt local, le Conseil genéral serait à même d'examiner s'il lui conviendrait de prendre l'initiative de cette création pour se conformer à la loi du 12 juillet 1865.

Mais, dans l'un comme dans l'autre cas, l'examen du Conseil général doit être préalable aux enquêtes d'utilité publique.

En résumé, l'Ingénieur en chef soussigné estime :

Que les nouvelle voies ferrées, dont la Compagnie du chemin de fer de Lille à Valenciennes demande la concession, présentent un caractère d'utilité suffisamment marqué pour motiver l'ouverture des enquêtes d'utilité publique sur les avant-projets présentés par cette Compagnie ;

Que ces lignes ne paraissent pas de nature à exercer d'une manière sensible une influence fâcheuse sur l'exploitation de celles du réseau récemment concédé à la Compagnie dite du Nord-Est, avec garantie de l'État et du département;

Qu'il est essentiel, avant de procéder aux enquêtes, de soumettre la requête dont il s'agit, avec les avant-projets y annexés, à l'examen du Conseil général dans sa prochaine session, mais toutefois après que la Compagnie pétitionnaire aura déclaré d'une manière précise si elle a l'intention de solliciter directement de l'Administration supérieure cette nouvelle concession, ou si elle demande au Conseil général de classer les lignes qui la composent comme chemins de fer d'intérêt local.

Lille, le 20 juillet 1869.

L'Ingénieur en chef du département du Nord,

EM. RAILLARD.

CHEMINS DE FER

LIGNES NOUVELLES DU NORD.

RAPPORT de l'Ingénieur en Chef du Contrôle des travaux sur la situation, au 1er juillet 1869, des lignes comprises dans ce service.

Ligne de Valenciennes à Aulnoye.

Concédée à la Compagnie du Nord par un décret du 6 juillet 1862. Délai d'exécution de huit ans. Longueur 33,855 mètres.

Le projet de tracé et de terrassements a été approuvé par une décision du 5 janvier 1869.

Une autre décision du 25 mai suivant a statué, après enquête, sur les emplacements des stations d'Artres et du Quesnoy. La Compagnie a présenté les projets de détail de ces stations; ils viennent d'être renvoyés à M. le Préfet avec le rapport des Ingénieurs du Contrôle. Conformément au vœu émis par la Commission d'enquête, le bâtiment des voyageurs de la station du Quesnoy sera placé au droit du prolongement de la rue de la Flamengrie et la partie de ce prolongement située en dehors des terrains militaires sera exécutée aux frais de la Compagnie. Il ne sera statué qu'après l'enquête parcellaire au sujet de l'établissement d'une communication directe entre la route départementale N° 23, côté de la frontière, et l'entrée de la gare.

Deux autres stations avaient été demandées dans l'enquête, l'une, entre Valenciennes et Artres, l'autre dans la forêt de Mormal; l'Administration a sursis à statuer jusqu'à ce que la Compagnie ait formulé des propositions définitives. L'établissement de ces stations est subordonné, pour la

première, à un engagement, à prendre par la commune de Trith-Saint-Léger, de construire un chemin, avec pont sur l'Escaut, aboutissant à la station ; pour la seconde, à la cession par l'État des terrains nécessaires à l'assiette de la station.

La Compagnie s'occupe de l'étude des plans parcellaires et des projets de détail des ouvrages à faire dans la traversée des fortifications de Valenciennes ainsi que de ceux destinés à rétablir les communications et à assurer l'écoulement des eaux.

D'après la décision du 5 janvier 1869, le parc à fourrages de Valenciennes doit être transféré, aux frais de la Compagnie, dans un emplacement suffisamment éloigné de la voie ferrée. Un désaccord existe, au sujet de l'exécution de cette clause, entre la Compagnie et le service du Génie qui demande que le nouveau parc soit établi au clos Saint-Jean.

Les travaux ne sont pas commencés et il n'est plus guère possible qu'ils soient terminés à l'époque fixée par le cahier des charges.

Ligne d'Aulnoye à Anor.

Concédée à la Compagnie du Nord par décret du 6 juillet 1862. — Délai d'exécution de huit ans. — Longueur 31384 mètres.

Tous les projets sont approuvés.

Le règlement des indemnités a été fait par le jury d'expropriation, dans le courant du mois d'août 1868, pour les terrains au sujet desquels on n'avait pu s'entendre à l'amiable.

Les déblais sont terminés ; il ne reste plus qu'à compléter le remblai de la gare d'Avesnes. On continue avec activité la consolidation, au moyen de drainages et de perrés, des talus de déblais et de remblais où des éboulements ont été occasionnés par la mauvaise nature des terres.

Les ouvrages d'art peuvent être regardés comme achevés ; il reste seulement à paver quelques passages à niveau.

La voie définitive de gauche est posée et ballastée en première couche jusqu'à Anor et en seconde couche jusqu'à Avesnes.

On pose la charpente des bâtiments des stations de Dompierre, Avesnes et Sains. Le travail est moins avancé à Fourmies, mais il s'exécute activement. Deux voies sont posées dans toutes les stations et on y établit les plaques tournantes.

La ligne pourra être mise en exploitation vers la fin du mois de septembre prochain.

Ligne de Soissons à la frontière de Belgique.

Concédée à la Compagnie du Nord par décret du 22 septembre 1861. — Délai d'exécution de huit ans. — Longueur dans le département du Nord 7356 mètres.

Tous les projets sont approuvés et les expropriations ont eu lieu au mois d'août 1868.

La partie entre Anor et la frontière est en exploitation depuis le 28 mai 1868. Une installation provisoire a été établie à cet effet dans la gare d'Anor ; on travaille activement aux bâtiments définitifs qui sont déjà assez avancés.

Entre la limite de l'Aisne et Anor, les terrassements et les ouvrages d'art sont achevés, mais

il reste à faire des travaux de consolidation dans les tranchées. La pose de la voie n'est pas commencée, on fait les approvisionnements.

La mise en exploitation de cette section, retardée d'ailleurs par les avaries survenues dans les terrassements, est subordonnée à l'achèvement des travaux dans l'Aisne, entre Hirson et la limite des deux départements, et il ne paraît pas qu'elle puisse avoir lieu avant le commencement de 1870.

Dans l'Aisne, la section de Soissons à Laon est exploitée depuis longtemps; celle de Laon à Vervins le sera probablement à la fin de septembre. L'état des travaux entre Vervins et Hirson ne permet pas d'espérer que cette partie puisse être mise en service avant 1870.

Ligne de Lille à Béthune.

Concédée à MM. Boittelle et C^ie^ par deux décrets des 29 août 1863 et 8 mars 1865. — Délai d'exécution de trois ans et demi. — Longueur 38 kilomètres environ.

La mise en exploitation des diverses parties de cette ligne comprises entre la rue des Postes, à Lille et Violaines a été successivement autorisée par des décisions des 5 et 21 août 1867 et 1^er^ juillet 1868.

Dans sa session de 1868, le Conseil général a émis un vœu tendant à ce que les difficultés suscitées par le service militaire pour l'établissement des bâtiments nécessaires à l'exploitation du garage de la rue des Postes fussent levées. A cette époque, le projet de tracé et de terrassements de la section de Fives à la rue des Postes était seul approuvé; depuis lors, tous les autres projets, y compris celui d'une gare près de la porte d'Arras, à un kilomètre environ de Thumesnil, ont successivement reçu la sanction de l'Administration et la mise en exploitation de la partie comprise entre cette gare et la rue des Postes a été autorisée par une décision du 31 mars 1869. Les difficultés auxquelles avait donné lieu le garage provisoire de la rue des Postes et au sujet desquelles MM. les officiers du Génie avaient d'ailleurs usé de tous les ménagements compatibles avec les exigences de leur service, ont ainsi cessé.

Il reste maintenant à terminer la partie de 2700 mètres environ de longueur, comprise entre le raccordement avec le chemin de fer du Nord, à Fives, au droit de la ligne de Tournai, et la gare de Thumesnil. Les travaux y sont assez avancés pour qu'elle puisse être très prochainement livrée au public.

Dans le département du Pas-de-Calais, la mise en exploitation de la section de Violaines à Béthune a été autorisée par une décision du 3 septembre 1868.

Ligne de Dunkerque à la frontière belge.

Concédée par décret du 23 mai 1863 à M. Petyt, banquier à Dunkerque. — Délai d'exécution de trois ans, successivement prorogé jusqu'au 23 septembre 1868. — Longueur 13531 mètres.

Entre Rosendaël et la frontière, sur 11 kilomètres environ de longueur, tous les projets sont approuvés et les travaux peuvent être regardés comme terminés.

Entre Dunkerque et Rosendaël, sur 2544 mètres de longueur, il avait été sursis à statuer sur

le projet de tracé et de terrassements jusqu'à ce que les dispositions relatives à l'extension de l'enceinte de la place fussent définitivement arrêtées et aucune décision n'est encore intervenue sur les dernières conférences qui ont eu lieu à ce sujet. Cependant le concessionnaire avait exécuté les travaux sans autorisation sur une longueur d'environ 1600 mètres, comprise entre la limite des terrains militaires, au cap Nord, et Rosendaël, et il avait demandé d'abord l'approbation de la partie ainsi construite, puis l'autorisation d'établir une voie provisoire entre les quais du port et le cap Nord, avec gare également provisoire dans le terrain militaire de l'Huitrière. Cette demande a fait, entre les services intéressés, l'objet d'une conférence à la suite de laquelle une décision du 27 janvier 1869 a définitivement approuvé le tracé entre le cap Nord et Rosendaël, sous toutes réserves en ce qui concerne l'enquête parcellaire, la production des projets des ouvrages d'art, l'enquête à ouvrir ultérieurement pour l'emplacement de la gare définitive de Dunkerque et la question du raccordement à établir, s'il y a lieu, avec les voies du chemin de fer du Nord. La même décision a autorisé le concessionnaire à établir une gare dans l'étendue de la partie ainsi approuvée. Quant à la voie provisoire, elle a été autorisée sous diverses conditions stipulées par le service militaire et sous la réserve de l'approbation des projets de détail.

Par suite de cette décision, le concessionnaire a présenté les plans parcellaires de la partie définitivement approuvée et il ne restera plus, après l'enquête, qu'à faire approuver les projets des ouvrages d'art. Les projets du pont provisoire sur le canal de la Cunette et des voies de raccordement avec les quais ont été approuvés par des arrêtés préfectoraux. Aujourd'hui la construction de la voie provisoire est presque terminée et la ligne entière pourra être mise en exploitation aussitôt que les abris indispensables pour le service des voyageurs et des marchandises auront été établis à Dunkerque ou aux abords.

La partie comprise entre la frontière et Furnes, sur le territoire belge, est construite.

Ligne directe de Lille à Valenciennes.

Concédée à MM. Guilbert-Estevez, Hamoir et Viette, par un décret du 11 juillet 1864. — Délai d'exécution de six ans. — Longueur 42760 mètres.

Le projet de tracé et de terrassements est approuvé ainsi que les emplacements des stations et les plans parcellaires dans les arrondissements de Lille et de Douai. Dans l'arrondissement de Valenciennes, les dossiers des enquêtes pour les communes de Rosult, Saint-Amand et Raismes sont actuellement soumis à l'administration et les enquêtes vont être faites dans les communes de Beuvrages et d'Anzin. Il reste à présenter les projets de détail des stations et des ouvrages d'art; on s'occupe de la rédaction de ces projets.

Par suite de la concession du chemin de fer d'Anzin à la frontière, le point de raccordement de la ligne de Lille à Valenciennes avec le chemin de fer du Nord devra être changé. Un raccordement sera établi entre les lignes de Lille à Valenciennes et d'Anzin à la frontière, à la station de Bruai située sur celle-ci et qui sera commune aux deux lignes. La station de Beuvrages, approuvée pour la ligne de Lille à Valenciennes, deviendra dès lors inutile et sera remplacée par une halte placée en avant du raccordement indiqué ci-dessus. Ces diverses dispositions ont été arrêtées en conférence d'un commun accord et elles seront prochainement soumises à la sanction de l'administration.

M. Foriel de Bisschop, mandataire général des concessionnaires, a informé M. le Ministre des travaux publics que, le 6 mars 1869, il a transmis à M. Otlet van Mons les pouvoirs qui lui avaient été confiés et qu'une société anonyme a été constituée à cette date pour la construction et l'exploitation du chemin de fer. Les travaux qui, jusqu'à ce moment, avaient à peine reçu un commencement d'exécution, ont pris alors une certaine activité. Des terrains ont été acquis; des chantiers de terrassements sont ouverts sur divers points, plusieurs ouvrages d'art sont déjà construits et l'on fait des approvisionnements. Près de 300 ouvriers sont actuellement employés sur toute la ligne et si cette activité se développe, comme la nouvelle Compagnie le fait espérer, les travaux pourront encore être terminés à peu près dans le délai fixé par le cahier des charges.

Ligne d'Armentières à la frontière belge.

Concédée par décret du 26 mai 1866, à la Compagnie belge du chemin de fer d'Ostende à Armentières. — Délai d'exécution de quatre ans. — Longueur 2344 mètres.

Le projet de tracé et de terrassements et celui du pont sur la Lys ont été approuvés par deux décisions des 22 mai et 2 juin 1869, sous réserve de ratification par les gouvernements de Belgique et de France des propositions de la conférence internationale chargée de désigner le point de passage à la frontière.

Dans sa session de 1868, le Conseil général du Nord avait exprimé le vœu, d'après une demande de la commune de Frelinghien, que le pont sur la Lys, au lieu d'être placé entre Armentières et Houplines, fût reporté à cinq kilomètres environ en aval, entre Frelinghien et le Pont-Rouge.

Cette question a été examinée dans la conférence internationale. Il a été reconnu que le projet présenté était conforme au plan annexé au décret de concession et qui avait été soumis, en 1864, à l'enquête d'utilité publique prescrite par le titre 1er de la loi du 3 mai 1841; et, d'un autre côté, le concessionnaire a fait observer que le changement demandé entraînerait une augmentation de dépense d'environ 170,000 fr. pour laquelle il n'avait pu obtenir des intéressés aucune subvention. Dans cette situation, on ne pouvait pas apporter aux conventions, devenues la loi des parties, une modification aussi radicale qu'un déplacement de cinq kilomètres dans le point de passage de la Lys, ce qui avait pour effet d'ôter au gouvernement belge la nue-propriété de cinq kilomètres à construire sur la rive gauche et de la transférer au gouvernement français en les construisant sur la rive droite. Les consentements du Parlement belge et du concessionnaire eussent été indispensables; or, le concessionnaire refusait d'une manière absolue et l'on devait craindre une vive opposition locale en Belgique.

Il n'a donc pas été possible de donner suite au vœu du Conseil général et l'on ne peut que regretter que la demande de la commune de Frelinghien n'ait pas été présentée à l'enquête de 1864.

Par compensation, le projet de tracé et de terrassements indique une gare douanière entre la Lys et le chemin de grande communication d'Armentières à Houplines, à 800 mètres de l'agglomération d'Houplines et à 3400 mètres de celle de Frelinghien; ces localités seront ainsi à proximité d'une station desservie par une route en très-bon état de viabilité. L'établissement de cette station doit d'ailleurs être précédé d'une enquête spéciale pour laquelle la Compagnie ne

s'est pas encore mise en mesure, bien qu'elle y ait été plusieurs fois invitée par les ingénieurs du contrôle.

La Compagnie construit en ce moment le pont sur la Lys et elle s'occupe des acquisitions de terrains dont elle possède déjà la majeure partie; si elle parvient à traiter à l'amiable pour la totalité, les travaux pourraient être terminés à la fin de la campagne.

Ligne d'Hazebrouck à la frontière belge.

Concédée par décret du 19 décembre 1866 à la Compagnie belge des chemins de fer de la Flandre occidentale. — Délai d'exécution de deux ans. — Longueur 13690 mètres.

Tous les projets sont approuvés.

Il y aura deux stations, l'une à Caëstre, l'autre à Godewaersvelde; cette dernière, située à 3040 mètres de la frontière, sera affectée au service de la douane.

Dans l'enquête, la commune de Boëschepe a demandé en outre, qu'un garage pour le service des marchandises fût établi à l'Abeele (France), à la limite des deux pays, bien qu'il doive y avoir, en Belgique, une gare à 200 mètres de la frontière. La décision du 12 mai 1869 a sursis à statuer sur ce point jusqu'à production des observations que la Compagnie croira devoir présenter après qu'elle aura été avertie de l'impossibilité d'utiliser la station belge pour le service des marchandises de France et de l'acquiescement de l'administration des finances à la demande des réclamants. La Compagnie n'a pas encore fait connaître ses intentions définitives.

Le projet général de raccordement avec le chemin de fer du Nord a été approuvé par une décision du 22 mars 1869 et les deux compagnies se concertent en ce moment pour le remaniement des voies et pour l'exploitation dans la gare d'Hazebrouck qui sera commune aux deux lignes.

Les travaux marchent avec activité; les terrassements sont très-avancés, la plupart des ouvrages d'art sont terminés et l'on fonde les autres. La Compagnie a acquis la presque totalité des terrains à l'amiable; mais elle est arrêtée par l'opposition de quelques propriétaires et il en résulte des lacunes d'une longueur ensemble de 550 mètres environ. Si elle obtient le décret de prise de possession d'urgence qu'elle a demandé et que les ingénieurs du contrôle ont proposé d'accorder, la ligne pourra être mise en exploitation avant le 1er janvier 1870.

Ligne d'Anzin à la frontière belge, vers Péruwelz.

Concédée par décret du 24 octobre 1868 à la Compagnie des mines d'Anzin. — Délai d'exécution de huit ans, à partir du 1er janvier 1869. — Longueur de la ligne principale 16246 mètres, longueur du raccordement avec le chemin de fer du Nord 1630 mètres.

La Compagnie a présenté le projet de tracé et de terrassements.

D'après le cahier des charges, la ligne d'Anzin à la frontière doit être reliée au chemin de fer du Nord, de manière à ce qu'une communication directe soit établie entre Valenciennes et Péruwelz, au point de jonction des deux lignes. Le projet satisfait à cette condition; le raccordement partira d'une station projetée à Bruai et aboutira au chemin de fer du Nord à la Bleuse-Borne.

Les conférences pour les raccordements avec les chemins de fer du Nord et de Lille à Valenciennes sont terminées Il existe encore quelques difficultés pour les conférences relatives à l'étude de détail des travaux à exécuter dans la traversée des terrains militaires de Condé.

Le point de passage à la frontière doit être arrêté dans une conférence internationale. Un dissentiment s'étant manifesté à ce sujet entre les Compagnies belge et française, des études se font en ce moment pour arriver à une entente sur un projet commun.

La Compagnie a fait une certaine quantité de remblais aux environs de la fosse Saint-Louis; c'est à proprement parler un dépôt de terres provenant du fond et qu'on dispose suivant le tracé proposé; en réalité, les travaux ne peuvent pas encore être regardés comme commencés

Embranchement de Denain à Lourches.

Concédé par décret du 18 juin 1863 à la société des forges et hauts-fourneaux de Denain et d'Anzin. — Délai d'exécution de 18 mois. — Longueur 4386 mètres.

La situation est toujours la même; les travaux peuvent être regardés comme terminés et l'embranchement est en exploitation depuis quatre ans pour le service des usines de la Compagnie, mais le service public n'est installé ni pour les marchandises ni pour les voyageurs. La reconnaissance des travaux a eu lieu au mois d'août 1867; la Compagnie a proposé une combinaison de tarifs qui, en faisant faire aux marchandises en destination de Lourches pour Denain et réciproquement un détour par les lignes du Nord et d'Anzin, l'exonèrerait de l'obligation d'établir un service public de marchandises; l'administration n'a pas encore statué.

Paris, le 22 juillet 1869.

BIBLIOTHÈQUE IMPÉRIALE IMPR.

L'Ingénieur en Chef du Contrôle,

MAHYER.

DEPARTEMENT DU NORD.

CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL.

BIBLIOTHÈQUE IMPÉRIALE

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

Exposé.

Il n'existe en ce moment, dans le département du Nord, aucune voie ferrée en exploitation ou en construction, qui rentre dans la classe des chemins de fer d'intérêt local, telle qu'elle est définie par la loi du 12 juillet 1865; et, parmi les lignes à l'étude, une seule peut être considérée comme pouvant, après instruction convenable, recevoir ce caractère; c'est celle de Cambrai à Gannes, par Péronne et Montdidier, et peut-être aussi son prolongement jusqu'à la frontière belge par Solesmes, Le Quesnoy et Bavai.

Toutefois, comme deux réseaux d'une très-sérieuse importance, l'un récemment concédé, l'autre dont la concession est en voie de pétition, ont été ou seront l'objet de délibérations du Conseil général; comme aussi, en raison du fractionnement des lignes qui les composent, ces réseaux offrent, jusqu'à un certain point et dans l'acception ordinaire du mot, les conditions des chemins de fer d'intérêt local, l'Ingénieur en chef soussigné croit devoir les comprendre dans le présent compte-rendu qu'il dresse sur l'invitation de M. le Conseiller d'État chargé de l'Administration du département du Nord.

Classées, dans l'ordre de leur importance, comme longueur et dépense, ces voies ferrées sont les suivantes :

1° Lignes composant le réseau dit : du Nord-Est concédé le 22 mai 1869, à M. le comte de Melun et consorts avec garantie d'intérêts par l'État et les départements intéressés;

2° Lignes nouvelles dont la concession a été demandée le 28 avril 1869, sans subvention ni garantie d'intérêt, par la nouvelle Compagnie du chemin de fer de Lille à Valenciennes;

3° Chemin de fer d'intérêt local de Cambrai à Gannes par Péronne et Montdidier;

4° Prolongement de la ligne précédente jusqu'à la frontière belge vers Dour et Mons, par Solesmes, Le Quesnoy et Bavai.

Concession accordée à M. le comte de Melun et consorts.

Dans sa session extraordinaire de 1869, le Conseil général avait émis le vœu qu'il fût concédé dans le département un nouveau réseau de voies ferrées composé comme il suit :

1° Lille à Comines;
2° Tourcoing à Menin;
3° Somain à Roubaix et à Tourcoing;
4° Armentières à Berguettes;
5° Erquelines à Fourmies ou à Anor;
6° Cambrai à Péronne;
7° Gravelines à Watten;
8° Ligne directe de Calais à Dunkerque, par Gravelines;
9° Chemin de fer de Lille à Valenciennes, conditionnellement et pour le cas où les concessionnaires de cette ligne seraient incapables de l'exécuter dans les délais fixés par leur cahier des charges.

Suivant la décision du Conseil, ces diverses lignes, formant un tout indivisible dont il ne pouvait rien être retranché, devaient être concédées à une seule et même Compagnie.

Le Conseil avait demandé de plus que l'État consentît à concéder à la même Compagnie le chemin de Cambrai à la frontière belge, vers Dour et Mons, par Solesmes, Le Quesnoy et Bavai.

Le Conseil général offrait de s'engager à concourir avec l'État, par moitié, dans la garantie d'intérêt qui serait accordée pour l'exécution de ces chemins, y compris celui de Cambrai vers Dour et Mons, en subordonnant son concours aux conditions suivantes :

Les chemins à concéder seraient exécutés à une voie, mais les terrains seraient acquis et les ouvrages d'art construits pour deux voies. Il seraient terminés dans un délai de six ans, à partir du jour de la concession.

La garantie ne pourrait être supérieure à 5 p. %, amortissement compris, sur la dépense réellement faite, ladite dépense limitée à un maximum de 150,000 fr. par kilomètre, matériel d'exploitation compris.

Les frais d'exploitation seraient fixés par un forfait qui, pour l'ensemble des lignes, ne saurait être supérieur à 8,000 fr. par kilomètre.

La garantie prendrait cours, pour chacun des chemins, à partir du commencement de la quatrième année qui suivrait son achèvement, et, jusqu'au moment où la garantie serait appliquée, les insuffisances des produits seraient portées au compte de premier établissement.

Le département et l'État seraient remboursés, avec intérêts simples à 4 p. %, des avances faites par eux, dès que le produit des lignes soumises à la garantie excèderait l'intérêt et l'amortissement.

Enfin les diverses lignes ainsi garanties seraient concédées à une même compagnie, avec solidarité entre elles, et le compte annuel à établir pour fixer, s'il y avait lieu, l'étendue des obligations du département et de l'État, du chef de leur garantie, devrait porter sur les résultats de l'exploitation de l'ensemble du réseau ainsi garanti.

La demande du Conseil général du Nord fut immédiatement soumise à l'Administration supérieure.

Cependant les neuf lignes nouvelles comprises dans cette demande se trouvaient dans diverses

situations, en ce qui concernait les formalités d'instruction et d'étude auxquelles elles devaient être soumises pour pouvoir faire l'objet d'une concession.

Quatre lignes seulement avaient été soumises aux enquêtes ; c'étaient celles de Lille à Comines, de Tourcoing à Menin, de Gravelines à Watten et de Cambrai à Péronne.

Une autre, celle d'Armentières à Berguettes, était présentée en avant-projet, mais n'avait pas subi l'épreuve des enquêtes.

Enfin les quatre lignes restantes, celles de Dunkerque à Calais, par Gravelines, de Somain à Roubaix et à Tourcoing, d'Erquelines à Fourmies ou à Anor, et de Cambrai à la frontière belge vers Dour et Mons, par Solesmes, Le Quesnoy et Bavai, n'avaient encore été l'objet d'aucun avant-projet.

Sur l'invitation, en date du 15 février dernier, de M. le Conseiller d'État chargé de l'Administration du département, l'Ingénieur en chef soussigné entreprit, de concert avec MM. les Ingénieurs ordinaires de son service, les études relatives à ces quatre dernières lignes, et ce travail fut poussé avec assez d'activité, pour que M. le Conseiller d'État pût recevoir, le 9 mars suivant, des avant-projets comprenant toutes les pièces voulues par les règlements pour les enquêtes d'utilité publiqne.

Toutefois, durant cet intervalle, l'instruction de l'affaire était poursuivie au ministère des Travaux publics, au Conseil d'État et devant les Chambres législatives.

Le 22 mai 1869, un décret fut homologué approuvant une convention en date du même jour par laquelle M. le Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, concédait à MM. le comte Anatole de Melun et consorts, les chemins de fer ci-après :

1° A titre définitif :

De Lille à Comines,
De Tourcoing à Menin,
De Gravelines à Watten,
De Boulogne à Saint-Omer ; *(a)*

2° A titre éventuel, sous la réserve du résultat des enquêtes d'utilité publique et à la condition que l'utilité publique aura été déclarée dans un délai de quatre ans, à partir du décret de concession :

De Saint-Omer à Berguettes, *(b)*
De Berguettes à Armentières,
De Dunkerque à Calais, par Gravelines,
De Somain à Roubaix et Tourcoing, par Orchies et Cysoing,.
D'Erquelines à Fourmies ou à Anor,
De Chauny à la ligne de Soissons à Laon, par Anizy *(c)*.

Cette concession comprend, comme on le voit, toutes les lignes indiquées par le Conseil général du Nord, à l'exception de celle de Cambrai à Péronne et de son prolongement vers l'Est, de Cambrai à la frontière belge dans la direction de Dour et Mons, par Solesmes, Le Quesnoy et Bavai, et à l'exception aussi de la ligne de Lille à Valenciennes qui, à la vérité, ne devait être adjointe que conditionnellement au réseau demandé.

(*a*) Portion, dans le Pas-de-Calais, de la ligne de Boulogne à Armentières, par Berguettes.
(*b*) Id. id.
(*c*) Ligne située tout entière dans le département de l'Aisne.

Elle est faite sous les conditions énoncées par le Conseil général du Nord et complétées par les quatre suivantes :

Les lignes concédées à titre définitif doivent être terminées dans le délai de six ans, à partir du décret du 22 mai 1869, et les lignes concédées à titre éventuel dans le délai de six ans, à partir du décret qui déclarera définitive la concession de chacun d'elles.

La durée de la garantie de l'État et des départements est limitée à un intervalle de 50 ans, à partir, pour chaque département, du 1er janvier de l'année dans laquelle la garantie d'intérêt sera appliquée à l'ensemble des lignes comprises dans le département.

Les insuffisances de produit à porter au compte de premier établissement de chaque ligne, en attendant l'application de la garantie à cette ligne, ne pourront augmenter ledit compte de plus de 20,000 fr., ce qui limite à la somme de 170,000 fr. par kilomètre le maximum du capital garanti à amortir dans ce cas particulier.

Enfin, lors des remboursements, à l'État et aux départements, des sommes payées par eux à titre de garantie, les produits nets sur lesquels seront faits ces remboursements seront établis, non plus en limitant les frais d'exploitation au maximum de 8,000 fr. par kilomètre, mais en tenant compte des dépenses effectives d'entretien et d'exploitation, ainsi que des dépenses complémentaires nécessitées par le développement du trafic, à quelque chiffre que s'élèvent ces dépenses.

Telle est l'économie du décret de la concession du nouveau réseau dit : du Nord-Est.

En ce qui concerne les trois lignes retranchées de la concession, les causes de cette suppression sont données dans l'exposé des motifs de la loi présentée au Corps législatif, exposé dont il n'est pas inutile de reproduire ici le texte même. Cet acte s'exprime sur ce point de la manière suivante :

« Parmi ces chemins, celui de Cambrai à Péronne a été considéré comme un chemin d'intérêt local » et concédé par le Conseil général du département de la Somme, depuis la limite du Nord jusqu'à la » ligne de Creil à Amiens ; la déclaration d'utilité publique en a été demandée et l'affaire est actuel- » lement en voie d'instruction. La section de ce chemin située dans le département du Nord et dont » l'étendue est d'ailleurs peu considérable, ne saurait être détachée de l'autre section, qui est la » plus importante, et fait l'objet d'une concession séparée. La ligne de Cambrai à Péronne ne peut donc » figurer dans le réseau qu'il s'agit de constituer dans le Nord. »

« Il en est de même du prolongement de cette ligne vers Mons, prolongement qui, du reste, » n'était demandé que subsidiairement, et dont la concession soulèverait des objections d'un » autre ordre. »

« Quant à concéder à titre éventuel la ligne de Lille à Valenciennes, laquelle est déjà concédée en » vertu d'un décret du 11 juillet 1864, il ne paraît pas possible d'entrer dans cette voie, tant » qu'il n'aura pas été constaté que les concessionnaires n'ont pas effectivement rempli les engage- » ments qui leur sont imposés par le cahier des charges, et notamment celui d'avoir terminé le » chemin le 11 juillet 1870. Concéder éventuellement la ligne, ce serait prévoir sa non exécution » et ruiner à l'avance le crédit des concessionnaires qui se croient encore en mesure de » remplir leurs engagements en temps utile. Cette ligne doit donc être également détachée du » réseau. »

Tout réduit qu'il est par le retranchement des trois lignes précitées, le réseau concédé à M. le comte de Melun et consorts se compose dans le Nord de sept lignes offrant ensemble, d'après les avant-projets, un développement total de 187.708 m., dont 17,420 m. à emprunter aux lignes existantes et 170,288 m. à construire à neuf, ainsi qu'il résulte du détail suivant :

	LONGUEURS		
	empruntées aux lignes existantes.	à construire.	TOTAL.
	m.	m.	m.
Ligne de Lille à Comines	3.500	16.500	20.000
— de Tourcoing à Menin.	700	11.300	12.000
— de Gravelines à Watten	»	20.000	20.000
— de Berguettes à Armentières.	»	31.210	31.210
— de Dunkerque à Calais (par le Sud de Gravelines)	1.245	18.815	20.060
— de Somain à Roubaix et à Tourcoing (par Templeuve)	6.496	36.860	43.356
— d'Erquelines à Fourmies.	5.479	35.603	41.082
Totaux	17.420	170.288	187.708

Les projets définitifs ne feront guère varier ces longueurs que de quelques kilomètres.

Ainsi la nouvelle concession a augmenté de 170 kilomètres le réseau des voies ferrées concédées dans le département du Nord, qui était de 542 kilomètres *(a)* et en a porté le développement total à 712 kilomètres.

Il est à remarquer toutefois que la longueur à construire, dans le département du Nord, pour les chemins de fer définitivement concédés à M. le comte de Melun et consorts, n'est que de 48 kilomètres, tandis qu'elle est de 122 kilomètres pour les lignes dont la concession faite à cette Compagnie n'est qu'éventuelle, et pour lesquelles le délai d'exécution de six années ne part que de la date de la concession définitive.

Pour ce dernier motif, le Conseil général jugera sans doute opportun d'insister vivement pour que la Compagnie concessionnaire se mette en mesure de faire prononcer, sous le plus bref délai possible, l'utilité publique de ce dernier groupe, qui n'a pas encore été soumis aux enquêtes, et dont l'établissement est impatiemment attendu par les populations intéressées.

(*a*) Statistique centrale des chemins de fer publiée par le ministère des Travaux publics; chemins de fer français au 31 décembre 1867. Le chiffre exact est de 542.216 mètres, y compris les 15 kilomètres du chemin d'Anzin à la frontière belge vers Péruwelz.

Ce groupe, comme on l'a vu précédemment, comprend dans le département du Nord, quatre lignes, savoir :

Berguettes à Armentières,
Dunkerque à Calais, par Gravelines,
Somain à Roubaix et à Tourcoing, par Orchies et Cysoing,
Erquelines à Fourmies ou à Anor.

Concession demandée par la nouvelle Compagnie du chemin de fer de Lille à Valenciennes.

Le 28 avril 1869, la nouvelle Compagnie du chemin de fer de Lille à Valenciennes a adressé à M. le Conseiller d'État chargé de l'Administration du département du Nord, une demande tendant à obtenir la concession, sans subvention ni garantie d'intérêt, d'un nouveau réseau de voies ferrées qu'elle s'engageait à construire dans les conditions des lignes de la contrée, c'est-à-dire de manière qu'elles pussent recevoir deux voies lorsque le trafic l'exigerait.

D'après les avant-projets joints à cette demande, ce nouveau réseau présenterait, non compris 14 kilomètres en Belgique, un développement total de 154.300 mètres, dont 141.800 mètres dans le département du Nord et 12.500 mètres dans celui du Pas-de-Calais.

La Compagnie pétitionnaire divise les voies ferrées dont elle sollicite la concession en trois groupes qu'elle désigne comme il suit :

1er groupe, du bassin houiller du Pas-de-Calais;
2e groupe, desservant les charbonnages voisins de Condé et le bassin calcaire de Tournai;
3e groupe, reliant le bassin houiller d'Anzin au Câteau, par la vallée de la Selle.

Le premier groupe, de 87.300 m. d'étendue, présente cette particularité que l'on peut le considérer comme composé de cinq branches, partant toutes du village de Don, sur le chemin de fer de Béthune et sur le canal de la Deûle, et rayonnant vers le Sud-Ouest, le Sud, l'Est, le Nord et le Nord-Ouest.

Les deux premières viennent plonger dans la partie centrale du bassin houiller du Pas-de-Calais; l'une par Provin et Meurchin, jusqu'à Pont-à-Vendin, tête de ligne du chemin de fer de Pont-à-Vendin à Lens sur la ligne d'Hazebrouck à Arras; l'autre, par Carvin, où elle se soude à la voie ferrée en exploitation entre cette localité et la ligne de Lille à Douai, jusqu'à Courrières, tête de ligne du chemin de fer de Courrières à Hénin-Liétard, sur la voie ferrée actuelle qui relie Lens à la ligne de Lille à Douai.

La branche de l'Est, en partant de Don, passe à Gondecourt, croise, à Seclin, la ligne de Lille à Douai, puis se dirige vers Avelin et Pont-à-Marcq, pour venir aboutir à Templeuve, sur la ligne en construction de Lille à Valenciennes.

La branche du Nord est tracée en ligne presque droite de Don à Armentières, en partant par ou près Radinghem et Bois-Grenier.

Enfin la branche Nord-Ouest se dirige de Don à Hazebrouck, par Fournes, Laventie, Estaires et Merville.

Le but économique de ce groupe est d'amener à Don, par les branches Sud-Ouest et Sud, les houilles du Pas-de-Calais et principalement celles de la partie centrale du bassin, pour les expédier vers Seclin et Orchies, Lille, Armentières, Estaires et Hazebrouck, en même temps que l'on desservirait une population de 172,000 habitants dans une zône de 5 kilomètres de part et d'autre des branches Est, Nord et Nord-Ouest.

Le second groupe offre un développement de 29 kilomètres, non compris 14 kilomètres en Belgique, entre la frontière et la ville de Tournai. Il se compose uniquement de deux lignes, ayant une origine commune à St.-Amand et venant aboutir à la frontière belge, l'une vers l'Ouest à Blanc-Misseron, en passant par les charbonnages de Crespin, St.-Saulve, Thivencelles, Fresnes, Odomez, Bruille et Château-L'Abbaye, l'autre au Nord dans la direction de Tournai, en passant par Lecelles.

La ligne de St.-Amand à Blanc-Misseron, desservirait les charbonnages qu'elle traverse et qui sont dépourvus de voies ferrées, sauf un petit nombre d'entre eux situés sur la ligne récemment concédée, d'Anzin à Péruwelz, et raccourcirait encore de 3 kilomètres le parcours des houilles de Mons vers Lille et le nord du département qui sera déjà très-notablement abrégé par la construction du chemin de fer de Lille à Valenciennes.

Quant à la voie ferrée projetée entre St.-Amand et Tournai, elle est destinée à faciliter le débouché des charbonnages de Valenciennes vèrs Tournai, concurremment avec les rivières de la Scarpe et de l'Escaut, et à amener vers le Sud du département les excellents matériaux de construction que contient en abondance le bassin calcaire de Tournai.

Enfin le troisième groupe ne comprend qu'une ligne de 38 kilomètres de longueur, qui prend son point de départ à Raismes sur la ligne de Lille à Valenciennes, et va aboutir au Câteau sur la ligne de Busigny à Maubeuge, en remontant la vallée de la Selle, à partir de Montrécourt. Ce tracé prolonge vers le Sud, à peu près en ligne droite, celui du chemin de fer de St.-Amand à Tournai compris dans le groupe précédent. Il desservirait Solesmes, chef-lieu de canton, ainsi que diverses localités présentant une population de 70,000 habitants, agglomérée dans une zône de 5 kilomètres de part et d'autre de la ligne, et abrégerait le parcours des charbons d'Anzin vers le Sud de 15 kilomètres pour Busigny et de 31 kilomètres pour le Câteau.

Telle est la disposition des nouvelles voies ferrées dont la Compagnie du chemin de fer de Lille à Valenciennes sollicite la concession. Cette concession porterait le développement total des voies concédées dans le département à 854 kilomètres.

Par sa lettre du 28 avril 1869, la Compagnie pétitionnaire avait demandé que ces diverses voies ferrées lui fussent concédées à titre de chemins de fer d'intérêt local, mais il paraît qu'elle a abandonné cette idée et qu'elle sollicite seulement aujourd'hui l'appui du Conseil général du Nord près de l'Administration supérieure. Quoi qu'il en soit, elle s'expliquera sans doute d'une manière précise sur cette question avant la réunion du Conseil général.

L'Ingénieur en chef soussigné a adressé, sur cette affaire, à M. le Conseiller d'Etat chargé de l'Administration du département, un rapport spécial, en date du 20 juillet courant et il ne pense pas qu'il soit utile d'en reproduire les considérations et les conclusions dans le présent travail qui n'est qu'un simple exposé de faits.

Chemin de fer d'intérêt local de Cambrai à Gannes par Péronne et Montdidier.

On a vu précédemment que la ligne de Cambrai à Péronne avait été détachée du réseau concédé à M. le comte de Melun et consorts, parce que la création de la section de cette ligne située dans le département de la Somme était, lors de la discussion de la loi (avril 1869), en voie d'instruction dans ce département, à titre de chemin de fer d'intérêt local.

En effet, un décret impérial du 15 mai 1869 a autorisé le département de la Somme à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément aux conditions du traité de construction et d'exploitation avec cahier

des charges, passé avec MM. Debrousse et Ernest Baroche et approuvé par le Conseil général du département.

Aux termes du cahier des charges « le tracé partira d'un point situé à la limite du département » du Nord, près d'Epéhy, passera par où près Péronne, Roye et Montdidier, et aboutira à la » limite du département de l'Oise, dans la direction du point d'embranchement qui sera choisi sur » le chemin de fer du Nord. »

Le chemin sera exécuté à une seule voie, sauf l'établissement des gares d'évitement qui seraient reconnues nécessaires avant ou pendant l'exploitation.

La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails sera de 1m. 44 à 1m. 45, le poids des rails sera de 36 kilogrammes au mètre courant. Le matériel sera construit dans les même conditions que celui des grandes Compagnies.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 12 millimètres par mètre et le minimum des rayons de courbure à 300 mètres.

Les travaux doivent être terminés dans un délai de quatre ans, à partir du décret déclaratif d'utilité publique.

Il sera établi sur la ligne, pour les voyageurs de toute classe, au moins quatre trains par jour dans les deux sens. Ces trains marcheront avec une vitesse d'au moins 30 kilomètres à l'heure.

Le département de la Somme versera aux concessionnaires une subvention de 67,000 fr. par kilomètre de chemin établi sur son territoire, et il recevra lui-même de l'État une allocation de 1,289,750 fr.

Enfin lorsque le revenu brut de la ligne dépassera le chiffre de 14,000 fr. par kilomètre et par an, les concessionnaires feront remise au département du quart de la partie du produit brut excédant le dit chiffre de 14,000 fr. proportionnellement au nombre de kilomètres qui auront reçu une subvention du département de la Somme. La somme ainsi dévolue au département sera partagée entre lui et l'Etat au prorata de leurs subventions respectives.

Cette ligne, pour remplir sa destination, devra être prolongée, d'un côté, dans le département de l'Oise, jusqu'à la ligne de Creil à Amiens en exploitation par la Compagnie du chemin de fer du Nord, de l'autre dans le département du Nord jusqu'à Cambrai.

En ce qui touche le prolongement dans le Nord, le Conseil général a eu sous les yeux, dans sa session de 1868, un avant-projet régulier étudié sur un tracé qui, partant de la limite de la Somme près d'Epéhy, passe par ou près Gouzeaucourt, Gonnelieu et Masnières, pour venir aboutir sur le chemin de fer du Nord à l'extrémité de l'alignement droit de la gare de Cambrai, après un développement de 19.246 m., 98.

On admettait que le chemin (acquisitions de terrains, terrassements, ouvrages d'art, etc.) ne serait exécuté qu'à une seule voie. La dépense kilomètrique était évaluée à 104 ou 105 mille fr.; mais une Commission de l'arrondissement de Cambrai, qui s'était rendue dans le sein du bureau du Conseil général afin d'appuyer la création de cette nouvelle voie ferrée, avait confessé que, pour éviter tout mécompte, il était sage d'estimer de 120 à 125 mille francs le coût kilométrique et par conséquent à 2,400,000 fr. la ligne entière sur le Nord.

Après une discussion approfondie, le Conseil général prit la résolution suivante :

« Le Conseil général demande le classement d'un chemin de fer d'intérêt local partant de Cambrai,

» passant par Epéhy, Roisel, Péronne, Roye et Montdidier et se rattachant à la ligne de Paris à » Boulogne, soit à Breteuil, soit à Gannes.

» Il offre à toute Compagnie qui présentera les garanties nécessaires, un subside de 20,000 fr. par » kilomètre, soit, pour 20 kilomètres, 400,000 fr. aux conditions suivantes :

» Le chiffre de 400,000 francs ne pourra dans aucun cas être dépassé; la ligne sera construite » à une seule voie, mais la Compagnie concessionnaire s'obligera à acquérir les terrains nécessaires » à l'établissement d'une seconde voie.

» D'ici à la session extraordinaire annnoncée pour le mois d'octobre, M. le Préfet est prié de » s'entendre avec son collègue de la Somme, pour que cette obligation, qui serait sans résultat » utile si elle ne s'étendait pas dans ce département, lui soit également appliquée, et de demander au » Gouvernement l'autorisation de mettre cette question, ainsi que celle des voies et moyens, à l'ordre » du jour dans cette session extraordinaire. »

Le Conseil général, dans sa session extraordinaire, avait adopté une autre combinaison; mais, puisque la ligne de Cambrai à Péronne en a été exclue par l'administration supérieure, on se trouve aujourd'hui dans la nécessité d'en revenir au premier système, et de classer cette ligne comme chemin de fer d'intérêt local, si l'on persiste à en regarder la création comme utile aux intérêts du département.

On jugera sans doute opportun de concéder la section de cette voie ferrée située dans le Nord à la Compagnie qui est déjà chargée de la construction et de l'exploitation de son prolongement dans le département de la Somme; et, quelle que soit la combinaison financière à débattre avec cette Compagnie, il sera bien difficile de ne pas adopter le cahier des charges de la Somme, tout en regrettant d'introduire dans le réseau du Nord une ligne qui se distinguera de toutes les autres par sa construction entièrement exécutée pour une seule voie.

Cette affaire est en ce moment en cours d'instruction dans le Nord sur la demande de M. le Préfet de la Somme, et, conformément à une dépêche de M. le Ministre des Travaux publics en date du 15 mai dernier, cette instruction consiste à déterminer le point de soudure des deux tracés à la limite du département, à ouvrir les conférences mixtes avec l'Administration de la Guerre, à dresser le cahier des charges et à passer un projet de traité pour la construction et l'exploitation de la ligne.

Ligne de Cambrai à la frontière belge vers Dour et Mons.

Il reste pour terminer le prèsent rapport, et afin de ne passer sous silence aucune des voies ferrées dont la création avait préoccupé le Conseil général dans sa session de 1868, à dire quelques mots du prolongement de la ligne précédente jusqu'à la frontière belge vers Mons, par Solesmes, Le Quesnoy et Bavai.

D'après l'avant-projet présenté par l'Ingénieur en chef soussigné le 9 mars 1869, le tracé partirait de la station de Caudry sur le chemin de fer du Nord de Cambrai à Busigny, après avoir emprunté cette ligne sur une longueur de 15 kilomètres à partir de Cambrai. Il passerait à Solesmes et au Quesnoy, emprunterait sur 3,500 m., entre Le Quesnoy et la forêt de Mormal, la ligne de Lille à Valenciennes, puis marcherait sur Bavai, et de là droit au Nord sur Dour.

La longueur à construire serait de 40.723 mètres, et la dépense, pour une voie, mais avec

emprises et ouvrages d'art pour deux voies, est évaluée à 5,120,000 francs, soit, en nombre rond, 126,000 francs par kilomètre.

On a étudié aussi une variante raccordant directement Cambrai et Solesmes au lieu de faire un détour par Caudry. L'adoption de cette variante procurerait un raccourcissement de 7 kilomètres dans la distance de Cambrai à la frontière, mais la longueur à construire serait augmentée de 6 kilomètres et la dépense de 750,000 francs.

La population répandue dans une zône de 5 kilomètres de part et d'autre du tracé, s'élève à 79,000 habitants payant 474,000 fr. d'impôts directs en principal et 2,700,000 fr. d'impôts indirects exercés sur les sucreries et les distilleries.

Lille, le 26 juillet 1869.

L'Ingénieur en Chef du département du Nord,

EM. RAILLARD.

PONTS-ET-CHAUSSÉES.

SERVICE HYDRAULIQUE.

EXPOSÉ SOMMAIRE DE LA SITUATION.

La situation géographique du département du Nord, la grande richesse de son agriculture et l'immense développement de son industrie y donnent une extrême importance aux attributions confiées aux Ingénieurs des Ponts-et-Chaussées, sous le nom de Service hydraulique.

Ce service fonctionne d'une manière très-satisfaisante, malgré le grand nombre d'affaires qui s'y rattachent et la nature délicate des questions qu'il soulève, tant au point de vue du droit administratif qu'en ce qui touche l'art de l'Ingénieur.

Dans le département du Nord, toutes ces questions se rapportent à six groupes distincts que l'on peut, à l'exemple de l'Administration supérieure des Travaux publics, classer en deux séries, comprenant:

La première: *les desséchements, les curages, les irrigations et la mise en valeur des terrains communaux;*

La seconde : *les usines à eau, le drainage et le service de la pêche fluviale.*

C'est l'ordre qui sera adopté dans le compte-rendu qui fait l'objet du présent exposé.

1re PARTIE.

I. — Desséchements.

Desséchements exécutées ou en cours d'exécution

Les associations de desséchement, établies dans le département du Nord, sont au nombre de 14, et embrassent une étendue de 147,106 hectares 34 ares. Douze d'entre elles ont dépensé,

en 1868, 124,476 fr. 36, dont 25,122 fr. en travaux neufs pour 15,325 hectares, et 99,354 fr. 36 c. en travaux d'entretien pour une surface de 47,932 hectares.

La dépense moyenne par hectare a donc été de 1 fr. 64 pour travaux neufs et de 2 fr. 07 pour travaux d'entretien.

Ces desséchements sont compris dans le tableau suivant.

DÉSIGNATION DES TERRAINS.	Superficie.	S'il y a un Syndicat.	DATE de L'ORGANISATION.	DÉPENSES EN 1868. ENTRETIEN. Total.	ENTRETIEN. par hectare	Travaux neufs.
	h. a.			fr. c.	fr.	fr. c.
1° Prairies de Château-l'Abbaye et de Mortagne.	120 »	Syndicat.	24 octobre 1838.	215 »	1 79	»
2° Vallées de la Hayne et de l'Escaut	3697 »	Id.	23 thermidor an VII 2 octobre 1837.	10640 77	2 87	4750 »
3° Marais de Bruay et de l'Épaix	340 »	Id.	14 octobre 1846.	891 50	2 62	»
4° Prairies de Flines-lez-Mortagne	140 »	Id.	14 mai 1850.	715 »	5 11	»
5° Marais de la Vergne.	113 »	Id.	7 juillet 1856.	1040 »	9 24	»
6° Vallée de la Naville.	416 »	Id.	16 août 1859.	2540 »	6 10	»
7° Vallée de la Scarpe	10793 »	Id.	16 novembre 1834.	p. mémoire	p. mém	p. mémoire
8° Vallée de la Sambre — Haute-Sambre (r.-d.)	72287 16	Id.	19 juin 1837 réorganisé le 14 mai 1851.	»	»	»
8° Vallée de la Sambre — Id. (rive-gauche)	6448 18			»	»	»
8° Vallée de la Sambre — Moyenne-Sambre. .	7416 »			»	»	»
8° Vallée de la Sambre — Basse-Sambre . . .	2010 »			»	»	»
9° Waeteringues de l'arrondissement de Dunkerque. — 1re section	9298 »	Id.	Ordonnance du 8 février 1780 et décret du 29 janvier 1852.	15394 »	1 65	10946 »
9° Waeteringues de l'arrondissement de Dunkerque. — 2e —	10189 »	Id.		12790 »	1 25	»
9° Waeteringues de l'arrondissement de Dunkerque. — 3e —	8412 »	Id.		8832 »	1 04	»
9° Waeteringues de l'arrondissement de Dunkerque. — 4e —	10884 »	Id.		21129 69	1 94	»
10° Grande-Moëre	2330 »	Id.	17 avril 1806.	9133 »	»	9426 »
11° Marais de Lauwin-Planque . .	250 »	»	»	»	»	»
12° Prés Duhem	70 »	Id.	9 avril 1856.	300 »	3 95	»
13° Marais de Bourlain et Thrith .	192 »	Id.	3 février 1864.	733 40	3 82	»
14 Marais de la Deûle.	1730 »	Id.	17 février 1866	15000 »	8 67	»
TOTAUX.	147106 34			99354 36		25122 »

Toutes ces entreprises sont terminées et à l'état d'entretien, à l'exception de l'avant-dernière qui va arriver à cette situation très-prochainement, et sauf aussi le Syndicat de la Basse-Sambre qui n'est pas encore parvenu à se constituer régulièrement.

Les détails qui suivent suffiront pour donner une idée exacte de la situation actuelle de ces utiles associations.

1° Prairies de Château-l'Abbaye et de Mortagne.

Ce desséchement est dans un état satisfaisant et ne donne lieu à aucune observation particulière.

2° Vallées de la Hayne et de l'Escaut.

Ce desséchement, qui comprend toute la vallée de l'Escaut, située entre Bruay et Rodigny et tous les affluents de l'Escaut jusqu'à Hergnies, fonctionne d'une manière convenable. A part la construction du pont de la Vernette, sur le canal duJard, on n'a fait, en 1868, que de simples travaux d'entretien. On compte en 1869 reconstruire le pont de Hergnies, sur le même canal du Jard.

3° Marais de Bruay et de l'Epaix.

Ce desséchement est dans un état satisfaisant et ne donne lieu à aucune observation.

4° Prairies de Flines-lez-Mortagne

Il en est de même du desséchement des prairies de Flines-lez-Mortagne.

5° Marais de la Vergne.

Ce desséchement est dans la même situation que les deux précédents.

6° Vallée de la Naville.

L'association de la vallée de la Naville fonctionne aussi d'une manière convenable et il n'y a rien de particulier à en dire.

7° Vallée de la Scarpe.

Le desséchement de la vallée de la Scarpe s'opère par deux émissaires principaux : la Traitoire, située sur la rive droite de la Scarpe, et le Décours, situé sur la rive gauche. Ils reçoivent les eaux d'un grand nombre d'affluents creusés de mains d'hommes et dont le développement dépasse 150 kilomètres. On y rencontre 111 ponts, 34 vannes et 10 syphons, non compris les ouvrages de même nature appartenant aux riverains.

Cette grande étendue de canaux et ces nombreux ouvrages réclament une attention continuelle et des soins assidus d'entretien dont il importe que le Syndicat ne se départe à aucun instant, sous peine de voir le desséchement sérieusement compromis.

La Commission Syndicale a reconnu la convenance et l'utilité de diverses améliorations très-sérieuses qui entraîneraient une dépense de 206,000 francs, mais elle hésite à les aborder avec les ressources dont elle dispose.

Parmi ces améliorations, les plus importantes, au nombre de quatre, sont les suivantes:

1° La dérivation du Bouchard;

2° La dérivation de la Raches, en aval de l'écluse de Lallaing;

3° L'élargissement du canal Broutin et du Décours, à partir du courant de Coutiches;

4° La dérivation de la Traitoire, dans la Scarpe, à Hasnon.

Ces travaux donneraient lieu à une dépense totale de 130,000 francs.

8° Vallée de la Sambre.

La vallée de la Sambre, depuis Landrecies jusqu'à la frontière belge a été divisée en quatre syndicats, savoir:

Haute-Sambre, rive-droite, siégeant à Maroilles,
Haute-Sambre, rive-gauche, siégeant à Hachette,
Moyenne-Sambre, siégeant à Berlaimont,
Basse-Sambre, siégeant à Maubeuge.

Le Syndicat de la Haute-Sambre, rive-droite, comporte une grande étendue de périmètre. Après bien des difficultés, il a été reconstitué à la suite du décret du 28 décembre 1867 et il fonctionne maintenant dans de bonnes conditions. Il a reconnu récemment la nécessité d'accomplir toutes les formalités voulues par la loi du 16 septembre 1807, formalités dont on avait cru pouvoir se dispenser lors de l'organisation primitive en 1840, et il se dispose à prendre les mesures convenables pour faire procéder, dans un bref délai, à leur accomplissement régulier.

Le Syndicat de la Haute-Sambre, rive-gauche, quoique moins important que le premier, est également dans une bonne situation.

Le Syndicat de la Moyenne-Sambre ne s'est constitué que pour la partie en amont de l'écluse de Berlaimont. Il fonctionne bien, et s'il ne vote pas de budget annuel c'est qu'il reste de la construction une certaine quantité de fonds disponibles qui servent à l'entretien.

Le Syndicat de la Basse-Sambre, bien qu'autorisé par un décret impérial du 14 mars 1851, n'est pas encore arrivé à une constitution régulière, et les intéressés ne demandent aucun travail.

9° Association des waeteringues du Nord.

L'Association des Waeteringues du Nord continue à marcher d'une manière satisfaisante.

Elle est divisée en quatre sections, qui sont dirigées chacune par un Conseil d'administration séparé.

La situation des waëteringues doit être considérée à deux points de vue, car elle comporte deux opérations inverses et d'une égale importance : le desséchement, par l'évacuation des eaux surabondantes à la mer, et l'alimentation du pays waëteringué, où l'eau douce fait complètement défaut au moment des sécheresses.

1re SECTION. — Dans la 1re section, la situation laisse à désirer, sous le rapport du desséchement ; plusieurs parties basses du territoire souffrent de la stagnation trop prolongée des eaux, après les pluies persistantes et les fontes de neiges.

Mais on a tout lieu d'espérer que l'amélioration générale de la navigation du bassin de l'Aa fournira prochainement le moyen de réaliser, dans des conditions également avantageuses aux intérêts du commerce et de l'agriculture, la création du débouché direct à la mer dans le chenal de Gravelines, des eaux du bassin de Schelvliet, travail qui sera pour la 1re section, le début d'une amélioration de premier ordre.

L'alimentation de la 1re section est satisfaisante.

2e SECTION. — Le desséchement de la 2e section est dans d'assez bonnes conditions. Cette section pourra profiter, pour une notable partie de son étendue, des travaux d'amélioration de la navigation de l'Aa. Il lui suffira pour cela de construire un ou deux syphons, sous le canal de Bourbourg.

La création de nouveaux débouchés à la mer, à Dunkerque, qui sera la conséquence de l'extension de l'enceinte fortifiée de cette place, et dont les projets seront l'objet d'une prochaine

décision, sur le principe de laquelle les représentants des services intéressés sont d'accord, viendra aussi puissamment en aide à toutes les améliorations désirables pour le restant du territoire de cette section.

L'alimentation de la 2e section, sans être tout-à-fait satisfaisante, ne laisse pas trop à désirer.

3e SECTION. — La 3e section est dans d'assez bonnes conditions, tant sous le rapport du desséchement que sous celui de l'alimentation, au moment des basses eaux. Néanmoins, sa situation n'est pas parfaite et elle tirera un très-grand profit, comme la section précédente, des travaux qui vont créer de nouveaux débouchés à la mer, à Dunkerque.

4e SECTION. — Les travaux résultant de l'extension de l'enceinte fortifiée de Dunkerque seront encore éminemment utiles à la 4e section. Toutefois, il en est une partie qui réclame une attention toute particulière, c'est le grand bassin, d'une superficie de 7 à 8,000 hectares, compris entre le canal de la Basse-Colme, au sud, et celui de Dunkerque à Furnes, au nord, et qui, outre la servitude du desséchement, par le canal des Moëres, des eaux des Moëres-Françaises, se trouve grevé de celle de l'écoulement, par la même voie, de celle des Moëres-Belges (environ 1,500 hectares) ainsi que d'une superficie de terrains belges d'une contenance à peu près équivalente, compris le Kingsloot des Moëres et les parties belges des canaux ci-dessus. En ce qui concerne ce bassin, tous les efforts de la 4e section pourraient être réduits à néant si l'on n'obtenait du gouvernement Belge l'exécution sur son territoire de l'endiguement d'une partie de la Basse-Colme. En effet, ce canal reçoit en Belgique, entre la frontière française et le sas d'Houthem, qui forme le point de partage des eaux s'écoulant vers la France, à Dunkerque, et en Belgique, à Nieuport, c'est-à-dire sur 3 kilom. environ de longueur, les eaux d'une assez grande superficie qui constitue comme une annexe du deuxième bassin de la 4e section française. Il arrive parfois que le niveau des eaux de la Basse-Colme, à la suite des crues qui se produisent, lors de la fonte des neiges, s'élève subitement de 1 mètre 50 environ au-dessus de la cote normale. Les berges sont alors surmontées rapidement; puis, comme il n'existe pas de digues sur la rive nord, en Belgique, et qu'en France, sur certains points, les digues sont encore un peu basses, les eaux se répandent en abondance dans le Kingsloot des Moëres, dont les digues spéciales sont exposées à être surmontées ou rompues, en même temps que l'inondation envahit directement les terres du bassin correspondant de la 4e section. L'administration de la 4e section a fait exhausser et compléter, en 1867, les digues de la Basse-Colme sur le territoire français, mais ce travail ne peut avoir qu'un effet relatif, et le remède ne pourra être complet qu'après l'exécution d'un travail analogue entre la frontière et le sas d'Houthem. Il serait désirable que les négociations entamées à ce sujet, en 1861, avec l'administration belge fussent activement poursuivies et arrivassent à une prompte solution.

10° Grande-Moëre.

La situation actuelle des Moëres est assez bonne depuis l'établissement d'une machine à vapeur qui permet le déversement des eaux hors du bassin, nonobstant l'absence du vent. Elles pourront user plus largement de leurs moyens de desséchements artificiels, sans compromettre celui de la 4e section des waëteringues, borné jusqu'ici par le débouché un peu insuffisant des eaux communes aux deux syndicats, lorsque les travaux de Dunkerque auront permis d'augmenter les moyens d'évacuation des eaux des deux territoires.

11° Marais de Lauwin-Planque.

Ce desséchement est dans un état satisfaisant et ne donne lieu à aucune observation.

12° Prés Duhem. Ce desséchement se trouve dans la même situation que le précédent

13° Marais de Bourlain et de Trith. Le desséchement des marais de Bourlain doit être considéré comme une entreprise en cours d'exécution. Toutefois, le dernier travail un peu considérable qu'il nécessitait vient d'être terminé. Ce travail a consisté dans la construction d'un aqueduc destiné à reporter en aval de l'écluse Notre-Dame, sur l'Escaut, la rigole maîtresse du desséchement, qui débouchait primitivement dans le sas même de cette écluse et que l'on était obligé de fermer par une vanne pendant les manœuvres de navigation. La dépense a été de 5,000 fr. Quand cet utile travail sera soldé, il ne restera plus à exécuter, pour compléter le desséchement, que le curage des rigoles secondaires, opération dont la dépense sera imputée sur le budget d'entretien.

Le Syndicat vient de faire procéder à l'estimation des terrains desséchés et va faire opérer le recouvrement des taxes de l'entreprise.

14° Marais de la Deûle. L'entreprise du desséchement des marais de la vallée de la Deûle a été concédée à une partie des propriétaires des marais par un décret du 31 août 1858, rendu par application des articles 4, 5 et 6 de la loi du 16 septembre 1807. Les travaux sont terminés et ont été l'objet d'une réception définitive le 14 mars 1866. L'entretien est organisé par un décret du 17 février 1866. Il reste à terminer la classification des terrains après desséchement, conformément à l'article 18 de la loi du 16 septembre 1807. Cette opération, longtemps entravée, paraît marcher aujourd'hui vers une prompte solution, qui permettra à la Société concessionnaire de sortir de la position fâcheuse à laquelle elle est condamnée depuis 1866, position qui l'oblige à pourvoir à l'entretien par la voie de l'emprunt.

Desséchements à l'étude. Aucun desséchement n'est à l'étude dans le département du Nord, mais, comme on vient de le voir, de nombreux et dispendieux travaux sont encore à faire, notamment dans le pays waëteringué et dans la vallée de la Scarpe, non pour étendre le territoire des associations, mais pour compléter les ouvrages existants, pour les mieux approprier à leur destination, pour perfectionner en un mot, le jeu du desséchement et le rendre, autant que possible, indépendant de la navigation.

Toutefois, ces travaux, on le comprend facilement, pour être l'objet d'une détermination quelconque de la part des intéressés, demandent absolument une étude d'ensemble et les Syndicats ont, jusqu'à présent, reculé devant cette nécessité.

Le nivellement général du département, qui s'exécute en ce moment et qui comprendra, dans son réseau, les principales artères des desséchements du pays, donnera de grandes facilités pour faire cette étude, qui, dès lors, n'exigera plus, sur le terrain, que des opérations de rattachement relativement peu considérables et peu coûteuses. Les Syndicats pourront donc sans doute, aborder avec leurs propres ressources les dépenses de ce travail préliminaire. Mais ils ne devront pas perdre de vue que ces études soulèvent les questions les plus délicates de la science hydraulique, et l'Ingénieur en chef ne croit pas inutile de rappeler ici, comme son prédécesseur le disait l'année dernière à pareille époque, que le concours le plus empressé des Ingénieurs du service hydraulique est assuré aux Associations de desséchement qui jugeront utile de faire appel à leur bon vouloir.

III. — Curages.

Le service des curages, si essentiel dans le département du Nord, où généralement les cours d'eau ont très-peu de pente et servent d'émissaires aux eaux vannes d'innombrables établissements industriels, se fait avec le plus grand soin et avec un succès très-marqué dans tous les arrondissements.

Ces opérations s'exécutent, soit par application de la loi du 14 floréal an XI, soit par l'intervention d'une association syndicale régulièrement autorisée.

Curages exécutés en 1868, par application de la loi du 14 floréal an XI.

Les curages de la première sorte exécutés en 1868, sous la direction des Ingénieurs et Agents du Service hydraulique ont embrassé une étendue de 554,750 mètres. Les cours d'eau qui en ont été l'objet sont les suivants:

ARRONDISSEMENT D'HAZEBROUCK (235,650 mètres).

La Nouvelle-Melde et ses affluents sur une longueur de	10,000m
Méteren-Becque et ses affluents	8,950
Plate-Becque et ses affluents	18,475
Crombecque, Becque-du-Dail, la Petite-Melde et leurs affluents	37,000
Borre-Becque et ses affluents	21,000
Becque de Saint-Jeans-Cappel et ses affluents	24,650
Steenbecque, Triésdouanes et leurs affluents	11,550
Dole-Becque; Logebecque et Plate-Becque	6,200
Fossés de desséchement de la vallée de la Lys, dans le départemt du Nord	35,000
Fossés de desséchement de la vallée de la Lys, dans le département du Pas-de-Calais	20,000
Cours d'eau formant la limite des communes de Lestrem et de Merville .	4,375
Fossés de dessechement communiquant avec le syphon Flamingue et fossés de périmètre de la forêt de Nieppe.	15,500
Cours d'eau non navigables ni flottables de la commune de Merville. . .	2,500
Courants Bayard, de la Maladredie, du Doulieu, de la Chapelle, de l'Oduel et courant formant les limites des communes de Merville et d'Estaires.	20,650

ARRONDISSEMENT DE LILLE (155,500 mètres).

Becque du Pont-Bertin, de La Chapelle, du Crechet et de Wez-Macquart.	7,000
Becque de la Prévôté et de ses affluents	28,000
Grande rigole d'Halluin et la Viscourt	16,000
Courant de Ligny	5,500
Becque du bois Parquet, du marquis de Croix, du Château, du Corbeau	

de la Pichotte-des-Bois, rigole des Champs, becque de Saint-Andre et de Lambersart	3,800
La Marque et ses affluents	92,400
Becque de Marcq-en-Barœul, courant de la Pilaterie et de Rouge-Bart	2,800

ARRONDISSEMENT DE DOUAI (129,000 mètres).

Courant de Saméon	10,000
Courant d'Aix	21,000
Courant de Tilloy	14,000
Courant du Château-du-Loir	12,000
Canaux de Saint-Amand	6,000
Courants de Nivelles	19,000
Courant de la Brayelle	10,000
Courant de Raches	7,000
Courant de Fenain	9,000
Courant de Cobrieux	14,000
La rivière de la Sensée	7,000

ARRONDISSEMENT DE CAMBRAI (5,000 mètres).

Fossés des Masnières	4,200
Rivière de l'Eauette à Marcoing	800

ARRONDIFSEMENT DE VALENCIENNES (24,000 mètres).

Ruisseau de la Fontaine-Saint-Martin sur les territoires de Raismes et de Saint-Amand L'Hogneau sur le territoire de Crespin La rivière de la Rhonelle, sur les territoires de Maresches, Artres, Aulnoye et Marly La rivière Balhaut sur le territoire de Valenciennes	24,000

ARRONDISSEMENT D'AVESNES (5,600 mètres).

Le ruisseau de la Fontaine, à la Longueville	300
Le ruissean Bouvelet, à Etrœungt	850
L'Helpe-Mineure, sur les territoires de Wignehies et Fournies	4,450
TOTAL	554,750m

Tous ces travaux, exécutés par les riverains, ou à leurs frais, n'ont donné lieu à aucune difficulté sérieuse. Les intéressés apportent partout un empressement remarquable à s'acquitter des tâches qui leur incombent, conformément à la loi du 14 floréal an XI.

Une seule de ces opérations a été l'objet de dispositions particulières. C'est le curage de l'Helpe-Majeure, à Wignehies et à Fourmies, où ce cours d'eau reçoit en quantité considérable les résidus de l'industrie du peignage des laines, très-développée dans cette vallée. Par suite d'un arrangement à l'amiable obtenu par les soins du Service hydraulique de l'arrondissement, la dépense des travaux a été répartie par tiers entre les communes, les chefs d'industries et les riverains. L'opération a été faite en grande partie en octobre 1868, puis continuée en avril 1869 et elle va être terminée en septembre ou octobre prochain.

Curages en cours d'exécution par application de la loi du 14 floréal an XI.

Les curages en cours d'exécution s'appliquent aux cours d'eau suivants :

Ruisseau Saint-Georges,
Courant Marissal-Libéry et de Quarouble,
Ruisseau de la Fontaine-Lecomte,
Ruisseau de la Fontaine-Coudoux,
Rivière de l'Écaillon.

Ces travaux embrassent une étendue de 83 kilomètres.

Curages exécutés par voies d'associations syndicales.

Les associations syndicales organisées pour assurer le curage de quelques cours d'eau du département ne sont qu'au nombre de quatre, comme suit :

Syndicat de Solre-le-Château. — Ce Syndicat, qui ne comprend que le curage de la Solre, dans la traversée de Solre-le-Château, ainsi que la répartition des eaux entre la partie haute et la partie basse de la ville, a terminé ses travaux et fonctionne très-bien. La ville a pris à sa charge, les dépenses, du reste minimes, que le Syndicat peut avoir à faire.

Syndicat de l'Espierre et du Trichon. — Ce Syndicat, organisé pour le curage de l'Espierre et du Trichon, sur les territoires de Roubaix et de Tourcoing, marche d'une manière satisfaisante. Les dépenses sont faites aux frais de ces deux villes, qui versent toutes leurs eaux à ces deux rivières.

Syndicat de la rivière des Laies et du courant des Breux. — Ce Syndicat a été organisé par décret du 12 juillet 1865, mais il ne fonctionne pas encore. L'entretien se fait provisoirement par application de la loi du 14 floréal an XI. La superficie à améliorer est de 7,221 hectares.

Syndicat de la vallée de la Marque. — Le projet de règlement prescrit par la loi du 21 juin 1865 a subi les formalités d'enquête, conformément à l'arrêté préfectoral du 29 décembre 1866. Mais les adhésions ont été rares, et il n'est pas présumable que l'on puisse arriver promptement à réunir le nombre d'intéressés voulu par la loi. L'amélioration à réaliser serait cependant importante, car elle s'appliquerait à une superficie que l'on évalue à 22,168 hectares.

III. — Irrigations.

Les irrigations sont peu pratiquées dans le département du Nord, ou du moins ne résultent que d'entreprises individuelles et isolées.

Syndicat de Noyelles. — Un Syndicat libre s'est cependant organisé en 1865 à Noyelles, par acte sous seing-privé, pour une partie de la vallée de la Sambre, rive-droite. L'acte d'association a été publié dans le Recueil des Actes de la Préfecture et dans un journal d'annonces légales, ce qui assure au Syndicat les avantages stipulés par l'article III de la loi du 21 juin 1865.

Cette Association a été autorisée, sur sa demande, par un arrêté préfectoral du 31 décembre 1866, à établir les barrages nécessaires pour les arrosages qu'elle avait en vue, et elle a commencé ses travaux. Mais des difficultés qui se sont élevées à plusieurs reprises dans le sein de la Commission Syndicale ont mis, jusqu'à présent, obstacle à l'achèvement des ouvrages et au fonctionnement régulier de l'Association, situation regrettable, car le but de ce Syndicat est très-sérieux, et il pourrait parvenir à de forts importants résultats.

IV. — Mise en valeur des terrains communaux.

Une enquête très-consciencieuse, accomplie il y a plusieurs années dans toute l'étendue du département, a fait connaître qu'il n'existe dans le Nord aucun terrain auquel on puisse appliquer utilement la loi du 28 juillet 1860 sur la mise en valeur des communaux incultes.

2e PARTIE.

I. — Usines à eau.

Le service des affaires d'usines continue à marcher régulièrement et avec toute la célérité que comporte l'accomplissement des formalités d'enquête et d'instruction prescrites par les règlements. Les réclamations, en petit nombre, qui se sont produites, ont été traitées dans un bref délai.

Les récolements, qui ont pour objet d'assurer la stricte exécution des conditions réglementaires imposées à chaque usine, se font toujours en temps utile, pour les usines nouvelles, comme pour les établissements anciens auxquels il est apporté quelques changements.

Le nombre de ces affaires n'est d'ailleurs pas considérable ; aucune n'a soulevé de difficultés sérieuses et n'est en retard.

II. — Drainage.

Le concours des Ingénieurs, bien qu'il soit gratuit et empressé, n'est demandé par les propriétaires que dans un petit nombre de cas.

La pratique du drainage ne reçoit pas en effet, dans le département du Nord, tout le développement que devraient lui assurer les avantages incontestables qu'elle procure.

La superficie des terrains drainés avait atteint en 1867 le chiffre de . .	39,899 h.
Elle s'est augmentée en 1868, de	230
Elle comprend donc aujourd'hui.	40,129 h.

C'est-à-dire environ le cinquième de la surface totale des terrains à drainer dans le département, laquelle est évaluée à 200,000 hectares.

Le prix de la dépense par hectare est d'environ 235 francs. Quant à la plus value acquise, elle est très-variable. On peut l'estimer moyennement, en capital comme en revenu, au 1/10^{e} de la valeur du terrain et de son produit.

En 1868, les Ingénieurs ont fait l'étude du drainage d'une ferme de 30 hectares sise à Marquette. Le propriétaire a effectué les travaux par lui-même, sans subvention.

Un autre projet est à l'étude pour une superficie de 65 hectares de terres humides, sur les territoires de Coutiches et d'Auchy.

Les lois des 17 juillet 1856 et 28 mai 1858, relatives au prêt de 100 millions de francs, autorisé en vue de faciliter les opérations de drainage, n'ont reçu aucune application dans le Nord.

III. — Pêche Fluviale.

Police. — L'organisation du service de la pêche fluviale, dans les cours d'eau non navigables ni flottables du département du Nord, n'a été l'objet d'aucune modification depuis l'année dernière.

Les cours d'eau soumis à la surveillance présentent un développement total de 523 kilomètres et sont placés sous l'inspection de 41 agents assermentés. Ce personnel est amplement suffisant en raison des circonstances particulières dans lesquelles se trouve le département.

Presque tous les cours d'eau servent d'émissaires aux eaux industrielles; aussi sont-ils extrêmement pauvres en poissons. Il en résulte que la population se livre peu à l'exercice de la pêche et que le maraudage ne saurait prendre, dans le Nord, de proportions quelque peu sérieuses.

Pisciculture. — On trouve bien quelques truites dans l'Escaut non navigable, ainsi que dans la petite rivière de la Solre; mais ce poisson y est si rare, que l'on ne peut pas dire que l'espèce précieuse des salmonidés ait pénétré dans le Nord.

L'anguille est relativement commune, notamment dans les arrondissements d'Avesnes et de Cambrai; certains poissons d'étangs, tels que la carpe et le brochet ne sont pas très-rares dans ces régions. Mais il est des contrées entières, comme les arrondissements de Lille et de Douai et une partie de celui de Valenciennes, d'où le poisson a presque complètement disparu, du moins dans les cours d'eau non navigables.

Aucune opération de pisciculture n'est possible dans les cours d'eau non navigables du département du Nord.

3e PARTIE.

Vœux.

Le seul vœu que le Conseil général ait émis ou appuyé en 1868, relativement aux objets rentrant directement dans les attributions du service hydraulique, concerne la petite rivière de la Borre. Le Conseil général a demandé, dans sa séance du 3 septembre, que le détournement de ce cours d'eau en aval de l'écluse du Grand-Dam soit mis à l'étude, afin d'obvier aux inconvénients dommageables que ses eaux, qui ne peuvent se déverser qu'en amont, causent à l'agriculture.

En temps de crue, l'écluse du Grand-Dam ne présente pas un débouché suffisant pour l'écoulement des eaux de la Borre et du canal de Préavin réunis; il en résulte que les terrains bas compris entre la forêt de Nieppe et Hazebrouck, dont la presque totalité est en terres à labour, sont bientôt inondés et souffrent de cet état de choses.

La dérivation de la Borre doit être partie intégrante d'un projet d'amélioration de l'écluse du Grand-Dam, projet qui est en ce moment en cours d'étude par les soins de MM. les Ingénieurs du service spécial des canaux du Nord.

Les détails de ce projet, qui paraît de nature à donner satisfaction, tout à la fois, aux intérêts de la navigation et à ceux de l'agriculture, devront être soumis à une conférence entre le service de la navigation et le service hydraulique.

L'instruction est donc en bonne voie.

Le Conseil général, dans la même séance du 3 septembre 1868, a émis deux autres vœux, l'un touchant l'augmentation du salaire des gardes-canaux, l'autre relatif aux rigolages des voies navigables pour l'asséchement des terres riveraines. Ces deux questions sont du ressort du service de la navigation. L'Ingénieur en chef soussigné n'a aucune observation à présenter en ce qui concerne la première ; quant à la seconde, il ne peut qu'appuyer la demande du Conseil général et propose d'appeler, sur ce point, l'attention de MM. les Ingénieurs en chef des services spéciaux de la navigation du Nord et du Pas-de-Calais et de la navigation de la Belgique sur Paris.

Lille, le 7 juillet 1869.

L'Ingénieur en Chef du département du Nord,

Em. RAILLARD.

PONTS-ET-CHAUSSEES.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF

Sur la situation et les besoins du service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais, au 1er juillet 1869.

Situation générale.

Le service spécial des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais embrasse quatre bassins principaux :

1° Le bassin de l'Aa ;

2° Le bassin de la Lys ;

3° Le bassin de la Deûle ;

4° Le bassin de la Scarpe.

Bassin de l'Aa.

Nul bassin n'est aussi riche en lignes navigables sur le territoire français. L'ensemble des rivières et canaux qu'il renferme présente un développement de 15myr. 16 pour une surface d'environ 900 kilomètres carrés, ce qui donne 170 mètres de ligne navigable par kilomètre carré, soit quinze fois plus que la moyenne applicable à toute la surface de l'empire.

Cette richesse relative s'explique par la configuration du sol qui, presqu'entièrement composé de plaines, a facilité l'établissement des canaux et a rendu leur ouverture nécessaire pour le desséchement du pays.

Aussi presque tous constituent-ils en même temps les moyens principaux d'écoulement et d'irrigation.

L'artère principale du bassin de l'Aa est la rivière elle-même.

Sur la droite deux branches latérales s'en détachent et se dirigent, suivant deux lignes sensiblement parallèles, vers la Belgique. Elles sont réunies transversalement par le canal de Bergues à Dunkerque.

La première ligne, vers la mer, a son origine au Guindal. Elle se dirige d'abord vers Dunkerque, en passant par Bourbourg, et de là vers Furnes par Zuydcoote. La première partie est désignée sous le nom de canal de Bourbourg; la seconde est le canal concédé de Dunkerque à Furnes.

La seconde ligne s'embranche sur l'Aa vers Wattendam; elle aboutit à la frontière vers Uxem, après avoir traversé Bergues, où elle change de nom. Dans sa partie supérieure elle est appelée la Haute-Colme, et dans la partie inférieure le canal de Bergues à Furnes ou Basse-Colme. Un embranchement spécial la réunit à la ville d'Hondschoote.

Sur la gauche de l'Aa, et entre les deux canaux de la rive droite, s'étend le canal de Calais, qui communique avec les villes de Guines et d'Ardres par des embranchements spéciaux.

Le canal de Neuf-Fossé met le bassin de l'Aa en communication avec celui de la Lys. Cette voie artificielle qui réunit deux vallées, n'a pas de point de partage. Le seuil qui les sépare vers Blaringhem a pu être franchi au niveau de la Lys, dont il constitue ainsi une simple dérivation. Son origine est à Aire et il vient aboutir à Saint-Omer, en amont de l'écluse Saint-Bertin. Ainsi, les diverses ramifications qui de l'Aa se dirigent vers Dunkerque, Bergues, Gravelines et Calais, viennent aboutir à ce tronc commun et ne peuvent, sans le parcourir, continuer leur marche vers l'intérieur.

Bassin de la Lys.

La Lys est navigable à partir du bassin rond d'Aire. Elle se dirige, par Saint-Venant, Merville, Estaires, Armentières et Houplines, vers Deûlémont, où elle reçoit les eaux de la Deûle, et de là, par Comines, Menin et Courtrai, vers Gand, où elle se réunit à l'Escaut.

Elle reçoit, sur la rive droite, à Estaires, la Lawe, qui est navigable à partir de Béthune.

Enfin une dérivation établie sur la rive gauche, établit par les canaux de la Nieppe, de Préavin et la Bourre, une deuxième communication entre Aire et Merville. Un embranchement spécial la réunit à la ville d'Hazebrouck.

Le canal d'Aire à La Bassée unit artificiellement les bassins de la Lys et de la Deûle, en franchissant, près de La Bassée, le coteau qui les sépare. Il n'a pas de point de partage et constitue une simple dérivation de la Deûle.

Bassin de la Deûle.

Le bassin de la Deûle renferme trois lignes navigables : la Deûle proprement dite, qui s'étend depuis la Lys jusqu'à la Scarpe, où elle vient aboutir après avoir franchi le faîte qui sépare les deux vallées à Dourges; le canal de Roubaix, qui formera une jonction de la Deûle à l'Escaut, lorsque les travaux actuellement en cours d'exécution seront terminés; enfin, le canal de Seclin, qui réunit cette ville au canal de la Deûle.

Bassin de la Scarpe.

Le bassin de la Scarpe comprend aussi deux lignes navigables : la Scarpe, depuis Arras jusqu'à Mortagne, et le canal de la Sensée, qui réunit ces deux vallées vers l'amont, après avoir franchi le faîte, vers Arleux.

Longueur des lignes navigables comprises dans notre service.

Toutes ces différentes voies navigables ont les longueurs ci-après :

Grande ligne de Paris à Lille.	Canal de la Sensée	25k.	04	78k. 15
	Scarpe-Moyenne	6	91	
	Canal de la Haute-Deûle	46	20	
Grande ligne de Dunkerque à Paris.	Canal d'Aire à La Bassée	42	68	111 90
	Canal de Neuf-Fossé	17	98	
	L'Aa	30	40	
	Canal de Bourbourg	20	84	
Grande ligne de Calais à Paris.	Canal de Calais	30	05	41 02
	Canal d'Ardres	4	77	
	Canal de Guines	6	20	
Ligne de Mons à Lille, par la Scarpe.	Scarpe-Inférieure	36	15	36 15
Ligne de Mons à Lille et Dunkerque par le canal de Roubaix.	Canal de Roubaix	19	06	110 59
	Basse-Deûle	16	59	
	Moyenne-Deûle	2	80	
	La Lys	72	14	
Lignes de second ordre.	Scarpe-Inférieure	23	89	83 49
	Haute-Colme	24	73	
	Canal de Bergues à Dunkerque	8	06	
	Canal de Dunkerque à Furnes	13	30	
	Canal de la Basse-Colme	13	51	
Lignes de troisième ordre.	La Lawe	18	29	47 34
	Les canaux d'Hazebrouck	24	65	
	Le canal de Seclin	4	40	
Longueur totale				508 64

Importance de l'amélioration de ces voies navigables.

Au moyen des canaux qui viennent d'être énumérés, les principales villes des deux départements sont mises en communication entre-elles avec les riches bassins houillers du Hainaut, d'Anzin, d'Aniche et du Pas-de-Calais, avec la mer et avec Paris. Le bon état de ces voies navigables, la célérité de leur parcours, les conditions économiques des transports qu'elles effectuent, sont d'un grand intérêt pour le pays. La nature des marchandises qui y circulent, et parmi lesquelles la houille tient le premier rang, exige en effet une modicité de prix que jusqu'à présent la navigation seule a pu réaliser. Denrée de première nécessité, élément générateur de toute force motrice, la houille exerce, par son prix de revient, une influence immense sur tout le travail industriel. Il est donc essentiel que le véhicule qui la transporte fonctionne dans les conditions les meilleures et les plus économiques.

Depuis l'origine de la création des chemins de fer jusqu'en 1860, et par un de ces entraînements trop fréquents dans notre pays, l'amélioration des voies de transport par eau fut à peu près suspendue. Les chemins de fer occupaient seuls l'attention publique et absorbaient toutes les ressources. Mais les questions intéressant la navigation sont de nouveau à l'ordre du jour.

Ce retour de l'opinion est dû à plus d'une cause. Le temps et l'expérience ont un peu calmé l'engouement qui s'était manifesté en faveur des chemins de fer, et on a reconnu que s'ils présentent, au point de vue de la régularité et de la vitesse, des avantages spéciaux, ils ne peuvent pas transporter les matières encombrantes à d'aussi bonnes conditions que les voies d'eau.

Le traité de commerce avec l'Angleterre, en modifiant subitement les conditions de la grande industrie, est venu aussi donner une nouvelle gravité à la question des transports économiques. Enfin le monopole des chemins de fer, plus redoutable en France que partout ailleurs, par suite de la constitution des grands réseaux, a besoin d'un contre-poids, et on ne peut le trouver que dans la libre concurrence de la navigation. L'esprit pratique de nos voisins ne s'y est pas trompé, et l'activité des transports par eau, en Angleterre et en Belgique, n'est pas l'une des moindres causes de la prospérité industrielle de ces deux riches contrées.

Sur une ligne navigable en bon état, les frais de transport varient entre 0 fr. 01 et 0 fr. 02 par tonne et par kilomètre, tandis que sur les chemins de fer ils coûtent rarement moins de 0 fr. 04, et souvent plus. La compagnie du Nord, il est vrai, a adopté pour les charbons anglais importés par Calais, à destination de Paris, un tarif qui revient à 0 fr. 024, mais il est douteux qu'il suffise à couvrir ses frais. Si elle peut sans danger persévérer dans cette voie, c'est grâce aux magnifiques compensations que lui fournit d'autre part son riche trafic, et ce tarif serait certainement relevé le jour où la concurrence de la voie d'eau viendrait à faire défaut. Cette assertion paraîtra hors de conteste, lorsqu'on saura que pour les autres compagnies, qui n'ont point à lutter contre des voies navigables, le prix s'écarte peu de 0 fr. 06 à 0 fr. 07.

Les relevés statistiques du mouvement de la navigation du réseau du Nord et du Pas-de-Calais, constatent qu'il a été transporté en 1868 142,706,355 tonnes à un kilomètre. Les frais de transport calculés à 0 fr. 06 par tonne et par kilomètre, représentent une dépense de. . . . . 8,562,378 fr.

Ces mêmes frais, calculés à raison de 0 fr. 02 s'abaissent à 2,854,126

Différence 5,708,252

On voit donc que lorsque l'amélioration des canaux sera achevée, et par suite de la concurrence, le commerce réalisera par année une économie de six millions sur les transports effectués par ces voies navigables.

Améliorations réalisées ou en cours d'exécution depuis 1860.

Le perfectionnement des canaux compris dans notre service a été sérieusement repris depuis 1860; ceux qui étaient concédés, ont été en général rachetés, les droits de navigation abaissés, enfin on a augmenté le mouillage, de manière à permettre aux bateaux de porter leur enfoncement de 1 m. 50 à 1 m. 80.

On appréciera l'importance capitale de cette dernière transformation, lorsqu'on saura qu'un grand bateau peut porter 200 tonnes avec un enfoncement de 1 m. 50, et 300 tonnes avec un enfoncement de 1 m. 80; que les frais de traction et la vitesse du parcours sont les mêmes pour un bateau jaugeant 200 tonnes que pour un bateau jaugeant 300 tonnes. Aussi le prix du frêt s'élevant en moyenne à 0 fr. 02 par tonne et par kilomètre sur les canaux permettant un tirant-d'eau de 1 m. 80, s'élève-t-il à 0 fr. 03 et même à 0 fr. 04 sur ceux qui ne permettent qu'un tirant-d'eau de 1 m. 50, et encore, le prix plus élevé du frêt ne détermine-t-il pas la batellerie à desservir ces canaux avec assiduité.

Cette amélioration est terminée depuis 1865 sur la ligne de Paris à Lille. Il ne reste plus aujourd'hui que le passage de l'écluse de Don, qui présente des difficultés à cause des manœuvres spéciales qu'il faut opérer pour parer à la trop grande élévation du radier. La reconstruction de cet ouvrage est en cours d'exécution et sera terminée dans les premiers mois de l'année prochaine.

On a commencé tout récemment l'approfondissement de la grande ligne de Paris à Dunkerque et à Calais. Un décret du 25 avril 1868 a autorisé les travaux à opérer dans le bief supérieur du canal d'Aire à La Bassée. Ils sont actuellement en cours d'exécution.

Dépenses restant à faire pour porter le mouillage à 2 mètres sur toutes les lignes du service.

Voici quel est le minimum des dépenses restant à faire pour étendre cette amélioration à toutes les lignes du service :

Canal d'Aire à La Bassée	1,000,000 fr.
Canal de Neuf-Fossé	120,000
L'Aa	1,000,000
Le canal de Bourbourg	1,800,000
Le canal de Calais	600,000
Scarpe-Inférieure	500,000
Scarpe-Supérieure	1,080,000
Canal de Roubaix (parties anciennes)	400,000
Basse-Deûle	450,000
Moyenne-Deûle	60,000
Lys	560,000
Haute-Colme	700,000
Canal de Bergues à Dunkerque	60,000
Canal de Dunkerque à Furnes	75,000
Canal de la Basse-Colme	230,000
Canal d'Ardres	100,000
Canal de Guines	40,000
La Lawe	1,200,000
Canaux d'Hazebrouck	1,800,000
Total	11,775,000

Soit, en nombres ronds, 12 millions.

La dépense à faire pour approfondir les canaux d'Hazebrouck sont hors de proportion avec

les avantages à obtenir, attendu que cette ligne n'offrira jamais qu'un intérêt restreint. On jugera sans doute devoir les ajourner.

Mais même dans cette hypothèse, l'on reste encore en présence d'une dépense de dix millions.

Le Trésor public sera-t-il en mesure d'y faire face à bref délai? Pour mettre le plus promptement possible le commerce en possession des avantages à retirer de ces améliorations, ne conviendrait-il pas de procéder comme on l'a fait tout récemment pour le port de Dunkerque, comme l'ont fait les industriels des départements de l'Est, qui ont avancé à l'État une somme de 16 millions pour hâter l'achèvement des canaux destinés à leur procurer les houilles à plus bas prix? Ces avances ne pourraient-elles pas être faites en totalité ou en partie par les deux départements du Nord et du Pas-de-Calais? Ce sont des questions que je ne fais qu'indiquer, mais sur lesquelles je me propose de revenir en temps opportun, c'est-à-dire lorsque les projets auront été approuvés et que le chiffre exact de la dépense sera connu.

Service du halage.

Nous constatons à regret la situation toujours déplorable du service de halage, l'irrégularité et les retards qu'elle entraîne dans les transports, l'incertitude à laquelle elle soumet leur durée et leur dépense, l'infériorité dans laquelle elle place la navigation vis-à-vis du chemin de fer, dans les circonstances mêmes où les conditions les plus favorables à la lutte sont assurées à la batellerie. Un état de choses aussi incompatible avec les exigences que le service régulier des chemins de fer a créées pour les relations commerciales, ne peut, en se prolongeant, qu'être fatal à l'industrie des transports par eau. La liberté absolue du halage, quant à présent consacrée en principe, ne laisse de remède à cette situation que dans les efforts de l'industrie privée.

Les procédés de traction sont encore dans l'enfance et la navigation a, de ce côté, de grands progrès à réaliser.

Il ne faut pas croire du reste que ce problème soit susceptible de recevoir, dans tous les cas, une solution unique. Bien des circonstances accessoires viennent en effet compliquer la question, et plusieurs modes de traction peuvent être employés concurremment sur une même ligne. Sur les rivières ou sur les canaux pourvus de longs biefs, le halage par chevaux doit évidemment disparaître pour faire place au remorquage par la vapeur. Le touage sur chaîne noyée (suivant le système actuellement appliqué dans la traversée de Douai) convient surtout aux transports encombrants qui exigent une médiocre vitesse et des prix très-bas. Quant aux marchandises de plus grande valeur, le transport par bateaux à vapeur remorqueurs ou porteurs, qui permet une marche beaucoup plus rapide, leur est plus spécialement applicable.

Sur les canaux à biefs peu étendus, l'application du touage sur chaîne noyée rencontre une difficulté sérieuse résultant de la nécessité de rompre et de reformer le convoi au passage de chaque écluse. Pour que les bateaux n'éprouvent pas de trop grands retards dans leur marche, il faut que chacun d'eux soit muni d'un moteur spécial.

Une solution ingénieuse du problème a été proposée par M. Bouquié, l'un des rares inventeurs qui dirigent leurs recherches vers les questions de navigation. Malheureusement il est difficile de constituer des entreprises financières pour des exploitations de ce genre. L'existence des compagnies qui pourraient se former est sans cesse menacée par les grandes compagnies de

chemins de fer. Pour aider à leur formation, il conviendrait que l'État leur accordât le monopole de la traction, et qu'il se chargeât de la pose et de l'entretien de la chaîne qui fait réellement partie intégrante de la voie.

Un essai de traction d'un autre genre a été expérimenté en 1867 par MM. de Carfort et Chauveau. Les bateaux étaient remorqués par des locomotives circulant sur les chemins de halage. Les essais ayant été satisfaisants, l'Administration supérieure avait autorisé l'établissement d'un service de cette espèce entre Dunkerque et Saint-Omer. Une décision ministérielle du 12 novembre 1868, avait même prescrit à cet effet la consolidation des chaussées d'empierrement, mais les permissionnaires n'ont point donné suite à leur projet.

Chômages.

Le commerce se plaint avec raison de la multiplicité et de la trop longue durée des chômages. Nous croyons qu'il y a dans cette partie du service des réformes à apporter, et qu'il n'y aurait point de difficultés sérieuses à faire chômer les canaux tous les deux ans seulement. Des propositions dans ce sens seront prochainement adressées à l'Administration supérieure.

Établissement de lignes télégraphiques.

L'établissement de lignes télégraphiques le long des voies navigables serait aussi une excellente amélioration. La télégraphie permettrait de donner plus d'unité et de précision aux différents services, de rendre l'alimentation plus régulière et l'écoulement des crues plus rapide, de faire connaître aux bateliers les moyens de traction disponibles à leur point d'arrivée, et enfin de tenir le commerce au courant de la marche de ses bateaux. Une pareille organisation serait peu coûteuse, parce que les appareils pourraient être manœuvrés par les éclusiers. Elle n'entraînerait pas une dépense de plus de 40,000 fr. pour tout notre service. Ces lignes télégraphiques pourraient d'ailleurs, avec grand avantage, et au profit du Trésor, être ouvertes aux correspondances privées.

Renseignements particuliers sur chaque voie navigable du Pas-de-Calais.

L'Aa.

Aucune dégradation importante ne s'est produite sur cette rivière depuis l'année dernière.
Le crédit d'entretien fixé à 19,000 fr pour l'année 1869, permet de la maintenir dans un état convenable.

Le pont de Saint-Momelin, récemment racheté aux frais de l'État et des deux départements, devra être l'objet d'une reconstruction. Le projet de cet ouvrage sera soumis au Conseil général dans sa session de 1870.

Nous adresserons prochainement à l'Administration supérieure la nouvelle étude prescrite par la décision ministérielle du 4 février 1867 pour permettre de porter à 1 m. 80 l'enfoncement des bateaux et pour assurer la régularité du service de la navigation, tout en conciliant les intérêts du desséchement de la 7^{e} section des watteringues du Pas-de-Calais, et les besoins de l'alimentation des watteringues du littoral pendant l'été.

On trouvera peut-être que la présentation de ce projet s'est fait longtemps attendre; il faut

s'en prendre, non point à l'inaction des ingénieurs, mais à la difficulté que présente la solution du problème le plus complexe qu'on puisse imaginer, difficulté qui résulte de l'antagonisme existant entre la navigation et l'agriculture, c'est-à-dire entre deux intérêts de premier ordre également respectables, également dignes de la sollicitude du Gouvernement.

Il fallait avant tout étudier le régime de la rivière et rechercher si les manœuvres consacrées par les usages anciens pour l'écoulement des eaux n'étaient pas susceptibles de modifications utiles. Tel a été l'objet des expériences ordonnées par M. le Ministre. Elles ont amené à reconnaître les faits suivants :

1° Les hauteurs fixées par les arrêtés antérieurs comme niveau normal de navigation aux différentes écluses ne correspondent pas entre-elles, et dans aucun état de la rivière il n'est possible d'obtenir leur coïncidence, le niveau effectif se trouvant en toutes circonstances plus élevé que la cote dite réglementaire, lorsque les niveaux réglementaires d'aval sont atteints. Il s'en suit que tout projet basé sur le maintien de ces hauteurs est d'une exécution irréalisable;

2° Le lit de la rivière peut être mis presque à sec à Gravelines, sans que le niveau des eaux baisse sensiblement à Saint-Omer, sur le lieu même de l'inondation. L'arrivage des eaux se fait avec une telle lenteur que le réservoir d'appel formé dans le lit de l'Aa pendant la partie de marées qui peut être employée aux tirages, ne se remplit pas pendant celle où les niveaux relatifs de l'Aa et de la mer commandent leur interruption momentanée. De là résulte à l'évidence que l'un des principaux remèdes au mal actuel consiste dans l'augmentation de la section et de la pente de la partie amont du cours-d'eau;

3° La puissance des débouchés de Gravelines est si considérable, que sauf dans les crues extraordinaires, c'est-à-dire dans des cas excessivement rares, il n'est pas nécessaire de tenir les pertuis complètement ouverts. On pourra, par des manœuvres de vannes et sans abaisser de plus de 0 m. 50 le niveau d'amont, écouler régulièrement les eaux. Il s'en suit que si l'on donne au lit une profondeur de 2 m. 50, on aura mis la navigation complètement à l'abri des entraves qu'elle éprouve aujourd'hui, puisque dans de pareilles circonstances, les bateaux trouveront encore un mouillage de 2 m.

C'est d'après ces données, fournies par les expériences prolongées pendant deux années, que le nouveau projet a été rédigé par MM. les ingénieurs Carlier et Deschamps.

Rien n'est changé au tracé de la ligne de navigation actuelle de Saint-Omer à Dunkerque.

Le niveau normal sera déterminé par un plan d'une inclinaison totale de 0 m. 35 passant à 2 m. 35 au-dessus du busc aval de l'écluse du Haut-Pont, à Saint-Omer. Le plafond sera creusé parallèlement et à 2 m. 50 en contre-bas de ce niveau. La rivière sera élargie partout où elle présente actuellement des étranglements, de manière à lui donner une section de 10 m. au fond.

Si ces travaux recevaient leur exécution, on adopterait, pour la tenue des eaux, les règles suivantes :

En été, on observerait le niveau supérieur, de manière à emmagasiner dans le vaste réservoir qui s'étend de Saint-Omer à Gravelines, une tranche d'eau de 0 m. 50 qui servirait à l'alimentation des watteringues du littoral;

En hiver et dans les moments de pluie, on tiendrait au contraire les eaux au-dessous de ce

niveau, de manière à augmenter la pente de superficie du bief et à amener l'évacuation régulière et continue des eaux des watteringues de la 7e section.

L'ouverture totale des pertuis de Gravelines ne devant plus dorénavant être opérée que dans les crues exceptionnelles, et l'écoulement devant s'effectuer par des manœuvres de vannes, il serait nécessaire d'exécuter certains travaux pour assurer le desséchement des terrains qui pourraient être incommodés par la suppression des tirages à la mer; ainsi la partie de la 1re section des watteringues du Nord, qui se dessèche par le Schelfvleit, cesserait d'être en communication avec la rivière, et l'on créerait pour ce cours-d'eau un débouché spécial et indépendant dans le chenal de Gravelines.

Lorsque ce projet aura subi l'examen du conseil général des ponts-et-chaussées, il sera soumis aux enquêtes, en même temps que celui qui a été présenté en 1866 par M. l'Inspecteur général Kolb, et qui avait pour objet de rendre la navigation complètement indépendante du desséchement, en canalisant le Vliet.

C'est seulement lorsque toutes les parties intéressées auront produit leurs observations, que l'on pourra se prononcer sur le mérite respectif des deux combinaisons. Sans doute toutes ces formalités entraîneront encore d'assez longs détails, mais comme il s'agit, dans tous les cas, d'une dépense de près de trois millions, comme les intérêts en jeu sont de la plus haute importance, on comprendra qu'il serait imprudent de procéder avec trop de précipitation, quelque légitime que soit le désir d'arriver à une solution.

Jusque là nous mettrons à profit l'expérience acquise dans ces deux dernières années pour la régularisation du régime de la rivière.

Dans la saison pluvieuse, on tiendra les niveaux le plus bas possible, en conservant sur le busc des écluses, la hauteur d'eau strictement nécessaire pour le passage des bateaux. On facilitera l'écoulement des crues par des tirages pratiqués aux écluses de Wattendam et d'Hennuin.

C'est par des manœuvres de cette nature que la crue du 4 avril 1869 a pu être dominée en huit jours et n'a causé qu'une inondation d'une durée insignifiante, malgré la diminution momentanée des débouchés à la mer, conséquence de l'écroulement de l'écluse Vauban. Une crue de cette importance n'aurait pu être dominée qu'en quatre ou cinq semaines, si on avait suivi les errements anciens.

Dans les sécheresses, au contraire, on tiendra les niveaux le plus haut possible, et on augmentera le volume destiné à l'alimentation des watteringues du littoral, par des emprunts faits dans les vallées supérieures.

Les immenses réservoirs formés par les marais de la Sensée, et peut-être les eaux de l'Oise, pourront fournir de précieuses ressources. Je me réserve de développer ce programme lorsqu'il aura été mûri plus complètement.

L'on s'occupe aussi de rechercher s'il n'existe point des abus dans le mode actuel d'alimentation des watteringues du littoral, et si certains canaux n'absorbent pas, dans les sécheresses, une trop grande quantité d'eau, au préjudice des autres parties du territoire, et sans profit pour eux. C'est pour parer à un inconvénient de cette nature, que l'avant-projet qui sera présenté prochainement à l'Administration comprendra la construction d'un sas à l'embouchure de la rivière d'Oge. L'alimentation de ce cours-d'eau est réglée par une vanne,

comme pour tous les autres canaux des watteringues du littoral. Mais comme il sert aussi à la petite navigation du pays, on est forcé de la lever toutes les fois qu'un bateau se présente, et cette manœuvre entraîne naturellement une énorme déperdition d'eau.

Canaux du Calaisis.

Les canaux du Calaisis comprennent : le canal de Calais, le canal d'Ardres et le canal de Guines.

Ils sont tous dans une situation satisfaisante.

Le crédit d'entretien, fixé à 20,000 fr. pour l'année 1869, est nécessaire et suffisant pour les maintenir dans de bonnes conditions de navigabilité.

Les travaux de Saint-Pierre ont été poursuivis dans la dernière campagne, dans la limite du crédit ouvert. Le mur de quai exécuté jusqu'à ce jour, a une longueur de 400 mètres. Le crédit de 1869 permettra d'achever la construction de ce mur sur une longueur de 350 mètres, de faire une portion des perrés de la rive droite, et d'opérer l'approfondissement sur la partie correspondante à ces ouvrages. Le travail sera complètement terminé en 1870.

Un crédit de 3,000 fr. a été mis à notre disposition, pour le remplacement par des vannes, des barrages à poutrelles du Malestroom et du Mardyck, dont la manœuvre était fort incommode. Ces ouvrages sont en cours d'exécution.

Sur la demande de la commune de Saint-Pierre, un pont-tournant va être établi dans cette localité, vers le milieu du nouveau mur de quai. La dépense est prélevée tout entière sur le budget communal.

Nous adresserons prochainement à l'Administration supérieure le projet des travaux à exécuter pour permettre le passage des bateaux prenant 1 m. 80 d'enfoncement. Afin d'atténuer les inconvénients qui résultent des tirages à la mer, effectués pour l'écoulement des eaux du pays, on rendra le canal de Marck, l'une des artères principales du desséchement de la rive droite, indépendant de la voie navigable, en lui ouvrant un débouché direct à la mer.

On profitera de la nécessité où l'on se trouve de reconstruire les syphons d'Hennuin et de Ruminghem, pour leur donner une plus grande section. L'ensemble de ces travaux entraînera une dépense de 700,000 fr.

Un projet a été préparé pour la régularisation du lit du Mardyck, dépendance du canal de Calais, en vue de lui donner une pente uniforme entre Hennuin et la rivière d'Aa, et de faciliter l'écoulement des crues provenant de la rivière de Hem ou du Malestroom.

Un crédit de 5,000 a été alloué sur l'exercice courant pour le curage du canal d'Ardres, de manière à faire disparaître l'envasement qui s'était produit à la suite d'une insuffisance d'entretien trop longtemps prolongée.

La ville d'Ardres a demandé la construction d'un quai en charpente pour le chargement et le déchargement des marchandises en tête du canal. Cette amélioration, qui doit satisfaire surtout l'entretien local, est primée par d'autres ouvrages plus urgents. Elle n'aurait chance d'être accueillie que dans le cas où la ville consentirait à supporter une partie de la dépense.

La réparation du tablier du pont-levis sur l'écluse carrée de Guines a été exécutée au commencement de la campagne.

Canal d'Aire à La Bassée.

Le crédit d'entretien de 1869 a été fixé à. . . . . 36,600 fr.
sur quoi il faut prélever les salaires des pontiers et éclusiers. 11,970

Il ne reste donc plus pour les travaux qu'une somme de 24,630
qui donne par mètre courant 0,58 cent.

Elle est complètement insuffisante pour maintenir le canal dans de bonnes conditions de navigabilité.

Un crédit de 15,000 fr. a été alloué pour la continuation des travaux de curage et d'élargissement de la cunette entre l'aqueduc syphon de Beaumarais et le pont-levis d'Hinge.

Les travaux nécessaires pour porter le tirant d'eau à deux mètres sont en cours d'exécution dans le bief supérieur. Il leur a été affecté un crédit de 300,000 fr. sur le présent exercice. Les expropriations vont être prochainement prononcées. L'ensemble des ouvrages à effectuer entre Bauvin et l'écluse de Cuinchy s'élève à environ 700,000 fr. Il restera donc 400,000 fr. à créditer en 1870.

Un avant-projet avait été présenté pour augmenter le tirant d'eau du bief inférieur par un relèvement de niveau. Mais par décision du 9 mai 1868, M. le Ministre a prescrit une nouvelle étude à l'effet de procéder par approfondissement. La rédaction du projet est très-avancée et il pourra prochainement être adressé à l'Administration.

La dépense s'élèvera approximativement à un million.

Une décision ministérielle du 19 août 1864 a approuvé le projet présenté pour construction d'un syphon destiné à livrer passage sous le canal à la Clarence qui le traverse actuellement. Mais son exécution est ajournée à l'époque de l'amélioration générale du bief inférieur.

Canal de Neuf-Fossé.

Le crédit d'entretien de 1869, fixé à . . . . . 23,400 f.
d'où il faut déduire 7,720
pour salaires des gardes éclusiers et pontiers, ne permet pas de satisfaire d'une manière convenable à tous les besoins.

Le canal généralement établi en tranchées profondes nécessite chaque année des dépenses importantes pour empêcher les éboulements des talus.

Il est toutefois dans des conditions de navigabilité satisfaisantes par suite de l'exhaussement du plan d'eau du bief supérieur qui a procuré un mouillage de $2^{m}20$ sur une étendue de 13 kilomètres.

Pour que la navigation à $1^{m}80$ soit possible dans toute la longueur du canal de Neuf-Fossé, il faudra approfondir la partie comprise entre l'écluse des Fontinettes et l'Aa. Le projet de ce travail sera présenté après celui du canal d'Aire à La Bassée. La dépense s'élèvera environ à 120,000 fr.

Une décision ministérielle du 15 février 1862 a approuvé la reconstruction des deux ponts de Campagne et d'Asquin qui entravent la navigation par l'insuffisance de leurs débouchés et la discontinuité du halage. Le projet comporte l'élargissement du pertuis marinier, la construction de banquettes destinées à permettre aux haleurs de passer le pont et la substitution de tabliers métalliques aux tabliers en bois. Il serait à désirer que cette utile amélioration ne fût pas plus longtemps ajournée.

On s'occupe de dresser le projet d'une passerelle pour piétons à construire en amont du pont-tournant de Saint-Omer. Cet ouvrage destiné à faire disparaître l'inconvénient que présente l'interruption du passage pour les personnes qui se rendent de l'intérieur de la ville à la gare du chemin de fer est instamment réclamé depuis longtemps. Il entraînera une dépense d'environ 8,000 fr. Mais il n'a chance d'être exécuté qu'autant que le Conseil municipal consentira à supporter la moitié des frais de son établissement.

Scarpe-Supérieure.

Cette voie navigable est toujours dans la situation la plus précaire. Indépendamment des difficultés résultant des envasements que l'insuffisance de la dotation de l'entretien oblige à laisser subsister, la batellerie éprouve des entraves très-graves tenant à la largeur insuffisante des ouvrages d'art et au défaut de hauteur des ponts.

A la suite des réclamations pressantes de M. le Préfet du Pas-de-Calais l'Administration supérieure s'est enfin émue de cette situation et elle paraît décidée à provoqner la loi des finances qui permettra l'exécution du projet général de restauration approuvé par décision du 11 mars 1864. En vertu des ordres de M. le Ministre en date du 28 avril dernier, ce projet vient d'être soumis aux enquêtes à l'effet de faire déclarer l'utilité publique et l'on recevra prochainement le décret qui autorisera les travaux.

La dépense s'élèvera à 1,080,000 fr. Elle comporte l'approfondissement du lit à deux mètres, la création de gares de croisement et la modification des ouvrages d'art de manière à permettre le passage des grands bateaux qui circulent actuellement sur les canaux du Nord.

L'écluse de Vitry étant arrivée à un point de délabrement qui donne les plus sérieuses inquiétudes, l'Administration en a ordonné la reconstruction immédiate. Mais le crèdit de 15,000 francs alloué sur l'exercice 1869 ne pourra être employé qu'en approvisionnements.

La Lawe.

Cette voie navigable ne présente qu'un intérêt restreint ; son état matériel laisse beaucoup à désirer. La navigation a lieu d'une manière intermittente et seulement trois jours par semaine. La cunette n'a que 5 mètres de largeur en plafond. Il n'existe sur toute sa longueur aucune gare qui permette le passage des bateaux. Le tirant d'eau normal est de $1^{m}20$ seulement. Pour le mettre en harmonie avec celui des autres lignes du réseau du Nord et du Pas-de-Calais, il faudrait dépenser au moins 800,000 fr. Il n'est pas possible de songer à cette opération, tant que l'approfondissement des artères principales ne sera pas terminé.

Il y a toutefois des améliorations qu'il serait désirable de ne point ajourner, ce sont : 1° le remplacement des barrages simples par des écluses à sas afin de rendre la navigation continue et de diminuer la consommation d'eau qu'ils exigent ; 2° la création de quelques gares de croisement postérieurement à la construction des écluses ; 3° l'adoucissement des coudes les plus brusques, notamment aux abords du pont de Labre et du chemin de grande communication de Béthune à Estaires.

Il n'est pas douteux que l'exécution de ces travaux activerait dans une notable proportion le mouvement de la navigation.

C'est dans cet ordre d'idées qu'un projet montant à 98,000 fr. a été présenté pour construction d'une écluse avec pont fixe sur la tête aval en remplacement du barrage simple du Pont-Maudit. Il a été approuvé par décision ministérielle du 15 septembre 1865. Mais aucun crédit n'a encore été accordé pour son exécution.

Renseignements particuliers sur chaque voie navigable du Nord.

Canal de la Haute-Colme

Les quatorze gares construites récemment sur ce canal pour suppléer à l'insuffisance de sa largeur en plafond et permettre le croisement des bateaux ont rendu les plus grands services à la navigation. Cette amélioration était d'autant plus nécessaire que le canal de la Haute-Colme est emprunté par les bateaux allant de Dunkerque à Paris pendant les crues et les bas étiages de la rivière de l'Aa dont le régime est beaucoup moins irrégulier à l'embouchure de la première de ces voies navigables qu'à celle de la seconde.

L'envasement du lit a fait des progrès sensibles. Il est dû aux matières limoneuses qu'y apportent les eaux descendant des coteaux voisins et aux éboulements qui se produisent dans les talus lors des tirages effectués en temps de crue. La dotation de l'entretien est insuffisante pour faire le nécessaire et cette situation serait de nature à donner des inquiétudes pour le desséchement, si elle devait se prolonger.

Les améliorations les plus utiles à entreprendre sur cette ligne consisteraient à faire disparaître les coudes brusques qui existent à l'entrée de l'écluse de Lunégat, à modifier les ponts de la traversée de Bergues qui présentent une hauteur insuffisante et à assurer le halage dans toute l'étendue des fortifications de cette place. Ces projets, approuvés en principe par l'Administration supérieure, se trouvent malheureusement primés par d'autres qui présentent un plus grand degré d'urgence.

Canal de la Basse-Colme.

Le canal de la Basse-Colme ou de Bergues à Furnes sert à la fois, comme les canaux précédents, au desséchement du pays, à son alimentation en eau douce et à la navigation. Cette dernière destination n'a qu'une utilité restreinte et locale. Elle concerne presqu'exclusivement des transports d'engrais et de matériaux.

Un projet sera prochainement présenté pour faire disparaître sur l'embranchement d'Hondschoote, aux abords de cette ville, les entraves résultant du défaut de largeur et de hauteur du pont de la Brasserie et de la défectuosité du tracé.

Les améliorations d'ensemble à exécuter sur le canal de la Basse-Colme ont été définies à la suite d'une conférence avec la Belgique. Elles consistent dans l'approfondissement général et dans l'établissement de gares de kilomètre en kilomètre pour le croisement des bateaux. Ces travaux ont été arrêtés en principe par décision ministérielle du 11 janvier 1866, mais leur exécution est subordonnée à celle des ouvrages qui doivent être opérés sur le territoire belge.

Il serait à désirer que ce programme soit réalisé, non seulement pour l'amélioration de la navigation, mais surtout dans l'intérêt de l'agriculture. Le mauvais état de la partie belge et le défaut de hauteur des digues donnent lieu, en effet, à des inondations fréquentes qui causent parfois de véritables désastres sur le territoire français.

Canal de Bourbourg.

L'alimentation de ce canal laisse toujours à désirer. La sécheresse prolongée de 1868 et les pertes d'eau de la rivière d'Aa restée en libre communication avec la mer du 4 au 17 juillet à la suite de la chute de l'écluse Vauban ont failli causer les plus graves perturbations. Des emprunts

opérés dans la Lys ont permis d'arrêter la baisse des eaux. Mais il a néanmoins fallu réduire le tirant d'eau des bateaux à 1 mètre, du 18 août au 12 octobre et à 1^{m}20 depuis cette époque jusqu'au 31 du même mois.

Le canal n'a du reste éprouvé aucune avarie notable dans le cours de l'année dernière.

Le tablier du pont du Guindal a été reconstruit, sa bascule a été consolidée.

Un premier crédit de 5,000 fr. a été accordé sur l'exercice 1869 pour le rechargement de la chaussée empierrée du chemin de halage sur 2,500 mètres de longueur entre la borne kilométrique N° 18 et Dunkerque.

Le tablier en charpente du Pont-Rouge à Bourbourg a été remplacé par un tablier métallique donnant 3^{m}33 de hauteur sous poutre.

On termine le projet d'un pont-tournant qui devra être établi au moulin Spycker aux frais communs de l'État, du département et des communes.

Des projets ont été présentés pour construction d'un quai sur la rive gauche du bassin du Jeu-de-Mail à Dunkerque et pour établissement d'un chemin de contre-halage en amont des fortifications de cette ville. Ils ont été approuvés par décision du 3 janvier 1862 et 10 décembre 1866. Mais M. le Ministre a prescrit de réunir ces ouvrages au projet général d'amélioration destiné à porter le tirant d'eau à 2 mètres.

Cette dernière étude est sur le point d'être terminée et sera très-prochainement adressée à l'Administration supérieure. La dépense s'élèvera environ à 1,800,000 fr.

Canal de Bergues à Dunkerque.

Ce canal reste dans de bonnes conditions de navigabilité et d'entretien. Son lit naturellement entretenu par les tirages opérés à la mer pour l'écoulement des eaux du pays, procure constamment aux bateaux un mouillage large et profond. Le chemin de halage est également en bon état.

Aucun projet n'est à l'étude. Il n'y a de vraiment utile que celui qui aurait pour but d'assurer la continuité du halage dans la traversée de Bergues. Mais la question est subordonné au parti que l'on prendra pour l'amélioration de la Haute-Colme dans la traversée de cette ville.

Canal de Dunkerque à Furnes.

Des conférences ont eu lieu en 1861 entre les Ingénieurs de France et de Belgique pour l'amélioration du canal de Dunkerque à Furnes. Les administrations de Watteringues et des Moëres y ont pris part dans l'intérêt du desséchement. De concert avec elles des mesures ont été proposés à la sanction des deux gouvernements pour obtenir le tirant d'eau de 2 mètres.

Une décision ministérielle du 11 janvier 1866 a arrêté le programme des travaux à faire sur le territoire français. La Belgique a créé des ressources pour l'exécution des ouvrages à sa charge, mais nous ignorons l'époque à laquelle elle les entreprendra. Ceux opérés en France rentrent dans les obligations imposées à la compagnie concessionnaire par son cahier des charges.

Cette compagnie, malgré la menace de déchéance qui pèse sur elle, n'a entrepris aucun des travaux qui lui sont prescrits depuis plusieurs années pour procurer à la navigation un tirant d'eau suffisant et permettre le croisement des bateaux chargés avec les bateaux vides. Elle laisse également les ouvrages d'art dans le plus triste état d'abandon.

Depuis 1861 elle sollicite le rachat de sa concession. L'État ne saurait mieux faire que de prendre ce parti qui lui permettrait, moyennant un léger sacrifice, de mettre fin à une situation vraiment déplorable.

A cette époque le prix du rachat avait été calculé par les Ingénieurs à la somme de 84,500 fr. Cette somme devrait être réduite aujourd'hui, la concession ayant diminué de valeur et de durée.

Canaux d'Hazebrouck.

Les canaux d'Hazebrouck ne présentent qu'un intérêt local et restreint auquel ils suffisent.

Leur mouvement commercial reste stationnaire dans les éléments de son trafic comme dans ses résultats.

Leur état matériel a reçu d'importantes améliorations. Tous les ouvrages d'art ont été mis en bon état, mais ils conservent leurs défauts d'origine qui consistent principalement dans l'étendue exagérée des bassins et l'insuffisance de la hauteur des ponts.

Il a été alloué en 1869 :

1° Un crédit de 6,000 fr. pour la rectification de la Bourre à Cappel-Booum;

2° Un crédit de 3,800 fr. pour reconstruction du pont de la Motte-aux-Bois.

On étudie en ce moment un projet de reconstruction de la tête aval du bassin du Grand-Dam.

Canal de la Deûle.

Le mouvement commercial de cette voie navigable, l'une des plus importantes de l'Empire, ne s'est point ressenti de la crise commerciale que nous avons traversée l'année dernière. Il est représenté par le chiffre de 1,447,163 tonnes, sensiblement le même qu'en 1867.

La partie comprise entre Douai et Lille a reçu depuis 1862 d'importantes améliorations pour porter son tirant d'eau à 2 mètres. Elle laisse peu de choses à désirer.

L'écluse de Don, dont le radier trop élevé gênait le passage des bateaux prenant 1 m. 80 d'enfoncement, est actuellement en voie de reconstruction. Elle sera terminée dans les premiers mois de l'année prochaine.

Des projets vont être présentés pour restauration du barrage des Ansereuilles et pour élargissement du débouché du pont de Loos.

La Moyenne-Deûle, comprise entre l'écluse de la Barre et l'écluse Saint-André, n'a encore qu'un mouillage de 1 m. 70 ; il devra être porté à 2 m. Ce projet est à l'étude.

On s'occupe aussi du projet d'élargissement de la voûte de sortie des eaux, à Lille, de manière à faire disparaître le courant violent qui se produit sur ce point au passage des bateaux, et la discontinuité du halage.

La Basse-Deûle, comprise entre l'écluse Saint-André et le confluent dans la Lys, réclame de nombreuses améliorations, surtout dans la partie comprise entre la limite des fortifications de Lille et l'embouchure du canal de Roubaix. Sa canalisation remonte au XII^{e} siècle. Les sinuosités naturelles du lit ont été conservées, et les inconvénients qu'elles présentaient déjà à cette époque n'ont fait qu'augmenter depuis lors par la corrosion des parties concaves et l'attérissement des parties convexes, effet auquel concourent d'une manière énergique le courant des eaux, augmentées anjourd'hui du produit de la Scarpe et le mouvement progressif de la navigation.

Le mal n'admet d'autre remède que la rectification du lit, mais le grand nombre d'établissements industriels qui bordent le canal dans la traversée des communes de St-André et de la Madeleine, rendra, sur ce point, les redressements impossibles.

Pour atténuer les entraves sérieuses que rencontrent à cet endroit les bateaux en marche, par

suite de la présence, sur chacune des rives, des bateaux en stationnement vis-à-vis des usines, il serait nécessaire de construire des murs de quai en maçonnerie. Quelqu'élevé que soit le chiffre de la dépense, il ne serait point hors de proportion avec l'importance de ce port, qui prend tous les jours de nouveaux développements.

Canal de Seclin.

Ce canal ne rend aujourd'hui que des services très-restreints, parce qu'il n'admet pas les bateaux au tirant d'eau de 1 m. 80.

La Compagnie concessionnaire est dans une situation trop peu prospère pour aborder la dépense qu'entraînerait son approfondissement. Elle vient de s'adresser à M. le Ministre des Travaux publics, à l'effet d'obtenir le secours de l'État. L'importance toujours croissante de la ville de Seclin, le grand nombre d'usines qui s'y sont établies dans ces dernières années, et l'utilité de créer à leur profit une concurrence au chemin de fer, nous ont paru rendre cette demande digne de la sollicitude du Gouvernement.

Canal de Roubaix.

Aux termes de la convention passée entre l'État et la ville de Roubaix, cette ville conserve l'exploitation et les produits des deux parties du canal qui sont livrées à la navigation sur les versants de l'Escaut et de la Deûle, jusqu'à l'achèvement des travaux entrepris aux frais du Trésor pour opérer leur jonction. Le service de l'entretien laisse à désirer; la négligence que la ville y apporte et l'insuffisance des ressources alimentaires de la Marque canalisée, placent la situation de cette rivière dans un état précaire; elles arrêtent le développement que devrait lui imprimer celui de l'industrie dans la région qu'elle traverse.

Les travaux neufs en cours d'exécution pour l'ouverture de la partie qui doit réunir les branches des deux versants, se poursuivent avec activité et sans accidents sérieux. La section comprise entre la Marque et le chemin de Mouveaux est aujourd'hui terminée.

Le crédit de 1869 permettra de construire une grande partie des ouvrages d'art et une notable portion des terrassements de la dernière section commencée l'année dernière.

L'avant-projet d'alimentation est en ce moment soumis à l'approbation de l'Administration supérieure. Les eaux seront prises dans la rigole de desséchement des marais de la Deûle, près de l'écluse Saint-André, à Lille. Elles seront élevées dans le bief de partage par des machines à vapeur installées au point de départ et une conduite continue de 0.70 de diamètre. La force des machines a été calculée de manière à fournir 1,600 mètres cubes d'eau par 24 heures, et à faire face, au besoin, à une navigation de 300,000 tonnes.

La Lys.

Cette rivière a été atteinte dans son trafic, par l'abaissement du droit de navigation sur le canal d'Aire à La Bassée qui peut la suppléer, et qui lui est préférée pour le transit, parce qu'il abrége sensiblement la longueur du parcours, et que son régime est beaucoup plus régulier. Elle conservera cependant toujours la haute importance que lui donne la richesse agricole et industrielle de la belle vallée desservie par son cours et la proximité des houillères du Pas-de-Calais, avec lesquelles elle communique par la Lawe.

Les ponts-levis de La Gorgue et de Thiennes viennent d'être reconstruits en fer.

Un pont analogue va être construit aux frais de la ville d'Armentières, dans cette localité.

Le projet de reconstruction des vannes de décharge de la motte Rodet et du pont de halage y attenant, vient d'être approuvé par décision ministérielle.

Les travaux autorisés par le décret du 25 août 1861 pour transformer la navigation intermittente en navigation continue, au moyen de la substitution d'écluses à sas aux anciens barrages de St.-François et de Cense à Witz, sont aujourd'hui terminés.

Divers projets sont à l'étude :

1° Pour la restauration de l'estacade du bassin de Merville ;

2° Pour la reconstruction des passerelles de halage construites sur les affluents de la Lys, entre Merville et le confluent de la Deûle.

3° Pour l'élargissement des débouchés du pont de Merville, trop étroit pour le passage des bateaux de 5 mètres de largeur ;

4° Pour porter le mouillage à 2 mètres dans les deux biefs de Saint-Venant et de Merville. Pareille amélioration a déjà été réalisée dans les autres biefs. L'augmentation du tirant-d'eau sera opérée par approfondissement, conformément à la décision ministérielle du 27 août 1868, approbative de l'avant-projet.

En 1865, les ingénieurs ont présenté un projet de rectification de la rivière, aux abords d'Armentières, afin de remédier aux inconvénients que présente pour la navigation l'absence de moyens de traction dans la traversée de cette ville.

L'administration municipale exprima le désir que le tracé fût éloigné de l'agglomération, sauf à payer l'excédant de dépense qui pourrait en résulter. Un décret du 12 février 1868 a approuvé l'exécution des travaux et réparti la dépense entre l'État et la ville. L'administration municipale, qui s'était engagée à prendre à sa charge toutes les acquisitions de terrains, ayant acquis la conviction que les indemnités dépasseraient ses prévisions et excéderaient les ressources du budget de la commune, vient de demander qu'on la déchergeât de ses obligations et qu'on en revînt au projet primitif. Les dispositions de ce projet satisfaisant de la manière la plus complète aux intérêts de la navigation, il n'y a point de raison pour s'opposer à sa demande. Nous espérons que ce travail pourra être exécuté en 1870.

Les travaux de reconstruction de l'écluse de Comines aux frais du gouvernement belge, sont en cours d'exécution et seront vraisemblablement terminés l'année prochaine. En compensation d'une augmentation de débouché pour l'écoulement des crues favorables aux intérêts français, le Gouvernement impérial a consenti à contribuer à la dépense pour une somme de 100,000 fr., payable après l'achèvement de l'ouvrage.

Canal de la Sensée.

L'état du canal de la Sensée est très-satisfaisant sous tous les rapports.

Comme perfectionnements, la navigation ne réclame plus que l'élargissement de quelques ponts et l'établissement de banquettes de halage sous ces ouvrages.

Le projet de modification du pont d'Arleux dans le sens de ces indications a été approuvé le 25 mars 1868 par l'Administration supérieure, mais aucun crédit n'a encore été alloué pour son exécution. Du reste il n'y a pas péril en la demeure.

Le mouvement commercial de cette ligne navigable s'est élevé par le seul effet de la réduction des droits de 211,000 tonnes à 631,000 tonnes. Cette progression n'a point encore atteint toute sa portée et prendra un nouveau développement lorsque l'achèvement des travaux d'amélioration du canal d'Aire à La Bassée permettra aux houillères du Pas-de-Calais d'expédier leurs produits sur Paris et Rouen.

Scarpe-Moyenne. La Moyenne Scarpe s'étend depuis le canal de la Sensée jusqu'à l'origine du canal de la Deûle. Elle est devenue une ligne navigable de premier ordre et forme le lien nécessaire du vaste et riche bassin situé au nord de son cours avec la vallée de l'Escaut, de la Somme, de la Seine et de la Meuse. Mais pour la mettre en rapport avec cette haute destination, il a fallu modifier de fond en comble toutes les conditions de son existence antérieure. Elle laisse aujourd'hui peu de choses à désirer. Tous ses ouvrages construits en fer auront une longue durée.

La traction des bateaux s'opère depuis 1863 au moyen d'un toueur sur chaîne noyée mu par la vapeur qui donne les résultats les plus satisfaisants tant sous le rapport de l'économie que de la régularité du service.

Scarpe-Inférieure. Ce canal est concédé à une Compagnie. L'entreprise très-prospère jusqu'en 1860 est devenue mauvaise par suite du rachat du canal de la Sensée, de l'abaissement des droits de navigation et de l'augmentation de son tirant d'eau. La Compagnie apporte une grande parcimonie dans les dépenses de l'entretien et ne fait même plus le nécessaire.

Depuis la construction de l'écluse de Thun, opérée en 1863, le bief qui s'étend depuis Saint-Amand jusqu'au confluent dans l'Escaut est entretenu par l'Etat, bien que le concessionnaire perçoive les droits à son profi. Cette partie de la rivière est en ce moment l'objet d'un travail général d'approfondissement de manière à porter son tirant d'eau à 2 mètres. Ce travail a été nécessité par les mesures prises par le Gouvernement belge pour remplacer la navigation intermittente de l'Escaut par une navigation continue.

Le concessionnaire avait manifesté le désir d'étendre cette amélioration à la partie comprise entre Saint-Amand et le canal de la Deûle. Il avait demandé à cet effet que l'État lui fît une avance de 300,000 fr. qui serait venue en déduction du prix de rachat de la concession.

M. le Ministre n'a pas jugé possible d'accueillir cette proposition. Mais il vient de renvoyer à une commission spéciale le projet de rachat de la concession.

Lorsqu'elle aura été prononcée, les travaux d'approndissement seront immédiatement exécutés aux frais de l'Etat.

Le projet de reconstruction du pont de Rache a été approuvé par décision ministérielle du 30 novembre 1868. Mais aucun crédit n'a encore été accordé pour son exécution.

Le pont de Nivelle dont les rampes n'avaient pu être exécutées l'année dernière à cause de l'insuffisance des ressources mises à notre disposition, vient enfin d'être complètement achevé.

Vœux du Conseil général du Pas-de-Calais.

(Pages 239-240-241-242.)

1° *Reconstruction du Pont-Maudit sur la Lawe.*

Nous avons fait connaître que le projet a été approuvé par décision ministérielle du 7 septembre 1865, mais qu'aucun crédit n'avait encore été affecté à ces travaux. Nous ne négligerons rien pour assurer le succès de la nouvelle demande que nous présenterons lors de la rédaction du projet de budget de 1870.

2° *Vœu tendant à ce que l'augmentation du tirant d'eau du second bief du canal d'Aire à La Bassée soit opéré par approfondissement et non par relèvement de niveau.*

L'avant-projet comparatif de l'un et l'autre système sera prochainement adressé à l'Administration. On lui fera connaître à cette occasion l'opinion du Conseil et nous l'appuierons de toute notre influence, parce que nous estimons que le relèvement du niveau empêchant d'opérer l'alimentation par la Lys pourrait créer à la navigation de graves embarras.

3° *Construction d'un syphon sous le canal d'Aire à La Bassée, au lieu dit la Planche-Tournante, ou tout au moins approfondissement du fossé de décharge depuis Guarbecque jusqu'à l'Épinette.*

La construction d'un syphon serait une dépense sans utilité. Le curage du fossé de décharge opéré l'année dernière a donné la satisfaction la plus complète aux besoins du desséchement.

4° *Vœu tendant à ce que la décision ministérielle du* 15 *février* 1862 *approuvant les projets de reconstruction des ponts de Campagne et d'Asquin sur le canal de Neuf-Fossés reçoive enfin son exécution.*

La navigation est effectivement très-intéressée à la reconstruction de ces ouvrages ; nous ne pouvons que regretter le retard qu'elle éprouve.

5° *L'allocation de crédit pour la continuation des travaux de Saint-Pierre sur le canal de Calais, pour le curage du canal d'Ardres et pour la réparation du pont-levis de l'écluse carrée de Guines.*

Il a été satisfait à ces différents vœux.

6° *Établissement de banquettes de sureté le long du chemin de halage du canal de Calais entre le pont Sans-Pareil et Hennuin.*

Ces ouvrages n'intéressent en rien le service de la navigation et sont au contraire une cause d'entraves pour le halage. L'Administration a déjà refusé d'intervenir dans des dépenses de cette nature ; il n'est pas probable qu'elle fasse meilleur accueil à la présente demande.

7° *Ouverture d'un canal spécial de desséchement pour la septième section des Watteringues de Saint-Omer, au moins dans la partie la plus rapprochée de la mer.*

Nous avons expliqué précédemment que les débouchés de Gravelines sont considérables, mais qu'ils n'agissent pas avec toute leur puissance, parce qu'en raison de l'insuffisance de section de la partie en amont de la rivière, les eaux n'arrivent pas assez vite dans la partie aval. Ce fait d'expérience prouve que le canal restreint qui est réclamé serait pareillement sans efficacité Pour agir sur l'inondation il faudrait nécessairement pousser l'artère de desséchement jusqu'à Saint-Omer ou au moins établir son origine en amont de Watten. Le projet qui sera prochainement soumis aux enquêtes réalisera les mêmes avantages avec une dépense beaucoup moindre.

8° *Élargissement de l'Aa entre le Guindal et Gravelines.*

Ce travail est déjà en partie exécuté. Il ne reste plus de lacune que dans la partie comprise entre les Pajettes et Gravelines et une faible longueur entre le Guindal et le pont de Saint-Folquin.

Toutefois nous considérons comme infiniment plus urgent d'élargir la partie comprise entre Saint-Omer et le West. C'est là que sont les étranglements qui arrêtent l'écoulement des eaux et qui empêchent de tirer parti de toute la puissance des débouchés de Gravelines.

9° *Abaissement du seuil de l'écluse du Guindal.*

Ce travail fera nécessairement partie du projet général d'amélioration de la ligne de Saint-Omer à Dunkerque.

10° *Abaissement du plan d'eau et approfondissement du canal de Calais.*

L'abaissement du plan d'eau de ce canal est réclamé dans l'intérêt du desséchement des Watteringues du Calaisis qui y déversent leurs eaux. Nous avons fait connaître précédemment que le projet d'augmentation du tirant d'eau comprenait l'ouverture d'une dérivation pour jeter directement à la mer les eaux du canal de Marck. Il sera donc satisfait amplement au vœu du Conseil.

L'approfondissement du canal fait partie du même projet d'augmentation du tirant d'eau.

11° *Abaissement de la voûte du pont sur le Wattergand de Vieille-Église à l'endroit du Pont-Neuf.*

Ce pont dépend de l'Administration des Watteringues. La hauteur sous clef a pour but de permettre la petite navigation locale qui se fait sur les Wattergands intérieurs de la section. Son abaissement ne pourrait d'ailleurs être utile que pour la circulation des voitures et n'intéresse en rien le service de la navigation.

12° *Vœu tendant à ce que toutes les voitures fussent autorisées à circuler librement sur les chemins de halage.*

L'Administration supérieure ne verra probablement aucun inconvénient à satisfaire à cette demande, le jour où les communes consentiront à participer aux frais d'entretien.

13° *Demande de la Chambre de Calais tendant à une diminution dans la durée du chômage des canaux.*

Nous croyons qu'effectivement il est possible d'en réduire la durée et la fréquence. Des propositions dans ce sens seront prochainement adressées à l'Administration supérieure.

Vœux du Conseil général du Nord.

(Pages 517 et 604.)

1° *Exécution de l'écluse de Don.*

Les travaux seront en pleine activité à la fin de la campagne. La nécessité de recourir à l'expropriation pour la prise de possession des terrains a seule empêché de les commencer plus tôt.

2° *Approfondissement du canal d'Aire à La Bassée et du canal de la Basse-Deûle.*

Les travaux sont en cours d'exécution dans le bief supérieur du premier de ces canaux. Les

projets concernant le second bief et le canal de la Basse-Deûle seront prochainement adressés à l'Administration.

3° *Le Conseil a demandé que dans les travaux de redressement du canal d'Aire à La Bassée on conservât l'ancien lit dans son extrémité la plus rapprochée de La Bassée pour la commodité des communes et des industriels.*

La Commission d'enquête à été unanime pour repousser cette proposition. Elle a pensé que dans l'intérêt de l'agriculture et en raison du relief excessif des eaux sur les terrains riverains il valait mieux boucher complètement l'ancien canal et qu'on donnerait une satisfaction suffisante aux pétitionnaires en établissant un chemin empierré sur l'une des digues. Cet avis nous a paru le plus sage et nous avons cru devoir l'appuyer.

4° *Transformation de l'ancien bassin de Comines en une écluse à sas.*

Nous avons fait connaître précédemment que ce travail était en cours d'exécution et serait vraisemblablement terminé à la fin de la campagne prochaine.

5° *Création d'un service spécial d'Ingénieurs embrassant les Watteringues du Nord et du Pas-de-Calais, les ports maritimes, la navigation de l'Aa, des canaux de Dunkerque et des canaux du Calaisis.*

Les retards apportés à la solution de l'affaire de l'Aa ne viennent pas de la difficulté de mettre d'accord les Ingénieurs qui se partagent aujourd'hui ces différents services. Ils tiennent exclusivement à la nature délicate et complexe de la question.

Si l'on plaçait dans une même main la défense des intérêts de la navigation et de ceux du dessèchement, on ferait naître la méfiance parmi les syndicats. Ils se croiraient toujours sacrifiés et la solution deviendrait plus difficile que jamais.

La constitution du service spécial de tous les canaux qui s'étendent depuis l'Escaut jusqu'à la mer ne pourra peut-être pas être maintenue parce qu'il impose une besogne écrasante à celui qui a mission de le diriger. Mais cette mesure serait regrettable pour le pays parce que c'est l'Ingénieur en Chef résidant à Douai qui tient la clef des eaux destinées à alimenter la ville de Lille et les Watteringues du littoral, parceque c'est lui seul qui peut s'occuper des projets destinés à accroître les ressources actuelles, lui seul enfin peut tenir la balance exacte entre les divers intérêts à satisfaire.

L'année 1868 a eu un été d'une sécheresse exceptionnelle et cependant les Watteringues du littoral ont beaucoup moins souffert que par le passé. C'est à l'organisation actuelle du service qu'elles sont redevables de ce bienfait. Elle a permis d'emprunter de l'eau dans les vallées supérieures et de diriger les manœuvres de manière à ne causer préjudice à personne. Cela ne s'était jamais pratiqué antérieurement et ne se pratiquera plus que difficilement le jour où les canaux situés en amont et en aval de Saint-Omer seront placés dans des services différents.

6° *Enfin le Conseil a renouvelé différents vœux qu'il avait déjà formulés dans sa précédente session.*

Nous n'avons rien à ajouter aux observations qui ont été présentées à cet égard par notre prédécesseur dans son rapport du 9 juillet 1868 inséré au procès-verbal des délibérations du Conseil, page 340.

Tableaux statistiques.

Le tableau suivant fait connaître le mouvement comparatif de la navigation sur chacun des canaux de notre service pendant les années 1866, 1867, 1868.

Les chiffres des colonnes 7, 8, 9 ont été obtenus en multipliant le tonnage de chaque bateau par la longueur parcourue sur le canal. Ils représentent le nombre de tonnes transportées à un kilomètre.

Les chiffres des colonnes 4, 5 6 ont été obtenus en divisant les tonnages kilométriques de chaque ligne par la longueur de cette ligne.

Les chiffres des colonnes 10, 11, 12 font connaître le tonnage absolu c'est-à-dire le total des chargements des bateaux qui ont circulé sur chaque ligne.

Ce tableau montre que le mouvement de la navigation est resté sensiblement le même en 1868 et 1867, mais qu'il y a encore une légère décroissance. C'est l'effet de la crise commerciale et de la réduction de la quantité de sucre fabriqué pendant la campagne dernière, réduction qui s'est traduite en une diminution de consommation de houille et de transport de betteraves sur les canaux.

Le tonnage kilométrique de toutes les voies navigables de l'Empire s'élève à 1,761,870,552.

On voit donc que celles comprises dans notre service ont reçu, en 1868, le douzième du tonnage kilométrique de tout le réseau français.

Ce rapprochement donnera une idée exacte de leur importance.

Douai, le 10 juillet 1869.

BERTIN.

Tableau comparatif du mouvement de la navigation sur les lignes du Nord et du Pas-de-Calais, en 1866-1867-1868.

DÉSIGNATION des BASSINS. 1	DÉSIGNATION des VOIES NAVIGABLES. 2	Longueur en kilomètres 3	TONNAGES Rapportés au parcours total. 1866 4	1867 5	1868 6	TONNAGES KILOMÉTRIQUES. 1866 7	1867 8	1868 9	TONNAGE ABSOLU. 1866 10	1867 11	1868 12
Bassin de l'Aa	L'Aa	30k.40	365.761	390.688	330.755	10.609.994	11.329.950	9.129.670	525.798	580.627	563.639
	Canal de Calais	20 05	146.327	115.525	112.540	4.329.822	3.442.382	3.061.366	150.939	128.371	131.132
	Canal d'Ardres	4 77	10.608	8.931	9.855	53.040	44.655	49.275	10.608	8.931	9.855
	Canal de Guines	6 20	39.987	30.471	27.335	279.909	213.297	191.345	39.987	30.471	27.335
	Canal de Bourbourg	20 84	324.603	314.034	266.827	6.973.117	6.594.744	5.603.654	403.716	352.760	320.599
	Canal de la Haute-Colme	24 73	125.779	118.309	161.288	3.111.151	2.957.746	4.032.474	177.711	135.990	217.656
	Canal de la Basse-Colme	13 51	22.183	20.233	26.935	299.697	263.028	296.294	54.739	47.328	55.743
	Canal de Dunkerque à Furnes	13 30	78.773	87.769	54.056	1.047.916	1.140.997	702.711	87.171	87.949	67.718
	Canal de Bergues à Dunkerque	8 06	102.123	78.074	117.224	823.113	624.594	959.436	100.246	80.296	140.183
	Canal de Neuf-Fossé	17 98	671.409	617.878	635.102	12.148.419	11.223.907	11.431.556	768.670	716.368	724.922
Bassin de la Lys	Canal d'Aire à La Bassée	42 68	560.917	524.699	547.098	24.680.960	21.276.724	23.507.979	768.665	709.080	723.693
	La Lys	72 14	186.365	120.526	161.722	9.877.370	6.387.944	8.571.300	453.526	328.330	385.508
	Les canaux d'Hazebrouck	24 65	17.009	20.533	19.590	419.359	492.825	470.194	50.643	47.691	50.477
	La Lawe	18 29	24.949	30.579	23.879	488.791	543.286	436.810	35.435	39.435	40.188
Bassin de la Deule	Canal de la Deûle	65 59	727.487	656.230	630.527	47.720.968	43.062.594	41.715.992	1.736 100	1.445.702	1.447.163
	Canal de Roubaix	19 06	74.764	82.519	63.561	663.602	634.988	559.519	110.099	91.839	93.427
	Canal de Seclin	4 40	»	9.065	10.769	»	39.886	47.383	»	9.065	10.769
Bassin de la Scarpe	Scarpe-Supérieure	23 89	98.431	84.005	81.536	2.362.344	2.016.134	1.956.874	150.682	160.444	152.307
	Scarpe-Moyenne	6 91	664.413	604.519	648.003	4.591.009	4.177.229	4.536.026	733.235	679.362	730.094
	Scarpe-Inférieure	36 15	455.417	379.892	287.890	16.463.321	13.676.113	10.364.065	606.195	507.171	406.044
	Canal de la Sensée	25 04	557.118	536.522	602.631	13.952.474	13.436.650	15.065.815	603.189	567.162	630.689
	Totaux	508 64	316.725	282.637	281.009	160.896.376	143.579.673	142.752.738	7.567.354	6.754.572	6.929.141

SERVICE SPÉCIAL DE LA NAVIGATION DE LA BELGIQUE VERS PARIS.

SITUATION DU SERVICE DANS LE DÉPARTEMENT DU NORD.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

Le service spécial de la navigation de la Belgique vers Paris comprend, dans le département du Nord, les voies navigables suivantes :

	LONGUEURS.
1° Canal de Mons a Condé	5k 058m
2° Rivière de l'Escaut, de Cambrai à la frontière.	63.065
3° Canal de Saint-Quentin, de Cambrai à la limite de l'Aisne.	26.048
4° Rivière de Sambre, entre Landrecies et la frontière.	54.446
5° Canal de jonction de la Sambre a l'Oise, entre Landrecies et le département de l'Aisne	13.202
Total	161k 819m

Ces deux dernières lignes sont concédées à des compagnies. — Les autres sont exploitées par l'État.

Le relevé général officiel du tonnage des marchandises qui ont circulé en 1867, sur les cours

d'eau administrés par l'État dans toute l'étendue de l'Empire, fait connaître, par l'extrait ci-joint, l'importance des voies navigables ci-dessus indiquées.

INDICATION DES VOIES NAVIGABLES.	LONGUEURS en kilomètres.	Tonnage kilométrique.		Droits de navigation.		TONNAGE moyen rapporté au parcours total.
		Nombre de tonnes transportées à 1 kilomètre.	Proportion pour 100	Montant des droits perçus.	Proportion pour 100.	
Canal de Mons à Condé.	5	4,947,889	5	12,071f 88	5	989,578
Rivière de l'Escaut.	63	71,142,071		179,186 36		1,129,239
Canal de Saint-Quentin (en entier). .	97	143,073,946	9	457,984 99	12	1,474,989
TOTAUX et MOYENNES. . . .	165	219,163,906	14	649,243 23	17	1,328,267
Toutes les autres voies navigables. .	9705	1,364,549,596	86	3,169,916 16	83	140,602
TOTAUX GÉNÉRAUX et MOYENNES pour l'ensemble de l'Empire.	9870	1,583,713,490	100	3,819,156 39	100	160,457

Ces trois voies, dont la longueur ne représente que les 16/1000e du développement total du réseau navigable de l'Empire, ont reçu, en 1867, presque le septième du tonnage kilométrique général. Elles ont rapporté en droits de navigation plus du sixième du chiffre total de cet article du budget. Enfin, leur tonnage moyen a été presque neuf fois plus considérable que celui afférent à l'ensemble des autres lignes formant la navigation intérieure de la France.

I. — Situation matérielle.

CANAUX ET RIVIÈRES APPARTENANT A L'ÉTAT.

1° *Canal de Mons à Condé.*

Le crédit d'entretien a été de 7,503 fr. 80 pour l'exercice 1868, ce qui fait ressortir la dépense par mètre courant à 1 fr. 50 en y comprenant le personnel, et à 1 fr. 07 en ne tenant compte que des travaux.

Le canal a rapporté, en droits de navigation, 2fr. 35 par mètre courant.

La situation excellente dans laquelle se trouve cette voie navigable pourrait rendre suffisant

le crédit restreint affecté depuis quelques années à son entretien, si les berges, continuellement corrodées par le mouvement incessant de la batellerie, ne réclamaient impérieusement une défense solide et durable.

De grands efforts ont déjà été faits pour atteindre ce résultat qui est réalisé sur une longueur assez considérable; mais l'œuvre ne pourra être complète que si l'Administration consent à restituer au canal de Mons le crédit annuel de 9,000 fr. dont il était antérieurement doté.

2° *Rivière de l'Escaut.*

Le crédit d'entretien de l'Escaut a été porté, en 1868, à 107,000 fr., d'où ressort par mètre courant une dépense de 1 fr. 70, frais de personnel compris, et de 1 fr. 23 pour travaux seuls.

Cette rivière rapporte à l'État 2 fr. 88 par mètre courant.

Le lit de l'Escaut est sujet à de fréquents envasements produits par les apports de ses affluents, et la plus grande partie des ressources budgétaires est absorbée par les curages, qui constituent un travail de première urgence. En outre, les berges formées de terres friables, exposées au frottement continu des bateaux, corrodées par le batillage qu'occasionne une circulation exceptionnellement active, ont besoin d'être protégées et défendues par des enrochements. L'expérience a montré qu'un crédit de 125,000 fr. est indispensable pour satisfaire à tous les besoins de cette rivière, et nous serions heureux que le Conseil général émît un vœu favorable à la demande que nous avons faite pour obtenir cette augmentation de ressources.

Les crédits alloués en 1868 et 1869 sur les fonds de la 2e catégorie, chapitre 22, s'appliquent aux travaux ci-après :

Nos d'ordre.	INDICATION DES TRAVAUX.	CRÉDITS ALLOUÉS EN 1868.	CRÉDITS ALLOUÉS EN 1869.
1	Reconstruction de la maison éclusière d'Iwuy, incendiée.	»	2,500
2	Exhaussement du pont d'Eswars.	15,000	5,700
3	Exhaussement du pont de Rouvignies	25.000	10,000
4	Approfondissement du lit de l'Escaut entre Rodignies et la frontière	»	25,000

Les ponts d'Eswars et de Rouvignies ne laissaient entre l'intrados de leurs voûtes et le plan d'eau de navigation qu'un intervalle libre de $2^m 80$ d'élévation, alors que le règlement permet aux bateaux de circuler avec une hauteur de chargement de $3^m 50$. Aussi la batellerie éprouvait sans cesse, au passage de ces ouvrages, des entraves et des retards dont elle est aujourd'hui

affranchie par l'exécution des travaux de relèvement qui ont été exécutés pendant le chômage de 1868.

L'approfondissement du lit de l'Escaut entre Rodignies et la frontière est la conséquence forcée des travaux qui viennent d'être entrepris par la Belgique pour rendre continue la navigation de l'Escaut qui, jusqu'à ce jour, a été laissée intermittente sur le territoire voisin. La substitution d'écluses à sas aux pertuis simples d'Antoing et de Tournai est terminé, et après le chômage de 1869, le niveau de la rivière sera descendu au point fixé par une conférence internationale. Cet abaissement qui se fait sentir dans les derniers biefs de l'Escaut et de la Scarpe entraîne l'approfondissement du lit de ces rivières, auquel on travaille activement.

Plusieurs projets viennent d'être soumis à l'Administration, notamment dans le but de relever les deux derniers ponts trop bas qui existent encore sur l'Escaut.

Le premier situé à Cambrai, peut être facilement exhaussé. Il n'en est pas de même du seeond qui sert au passage du chemin de fer de Valenciennes à Douai. Mais une disposition favorable des radiers des écluses permet d'abaisser le niveau du bief, en creusant le lit, de façon à procurer aux bateaux un passage facile sous le pont, sans modifier le tablier métallique dont le déplacement serait très-onéreux.

Un projet a été également présenté pour la reconstruction du pont-levis de Château-l'Abbaye qui est arrivé à un état complet de vétusté.

3° *Canal de Saint-Quentin.*

Le canal de Saint-Quentin a rapporté, en 1868, 4,414 fr. 88 par kilomètre, et la dépense d'entretien ne s'est élevée qu'à 1,450 fr. par kilomètre pour travaux et à 370 fr. pour personnel.

L'allocation afférente aux travaux est complètement insuffisante pour maintenir dans un état convenable les nombreux ouvrages d'art, réparer et défendre les berges si fortement attaquées par le frottement des bateaux, recharger les chemins de halage, arrêter et prévenir les filtrations, maintenir les digues, renouveler les plantations, et surtout conserver à la cunette les dimensions réglementaires, et assurer l'écoulement des eaux dans les contrefossés par des curages fréquents. En outre le crédit du personnel ne permet pas de payer aux éclusiers le montant des indemnités auxquelles ils ont droit pour les manœuvres de nuit qui sont presque incessantes, et satisfaction complète ne pourra être donnée à tous les besoins de cette importante voie navigable qu'en élevant de 197,000 à 225,000 fr. le crédit annuel d'entretien.

Le budget de 2e catégorie ne comprend, en dehors des crédits pour solde, que des allocations, l'une de 15,000 fr. destinée à l'établissement d'aqueducs de vidange le long des écluses pour remédier à l'insuffisance de longueur des sas; l'autre de 10,000 fr. applicable à la défense des berges.

L'amélioration la plus importante que réclame le canal de Saint-Quentin consiste dans l'exhaussement des ponts, qui tous, sans exception, forment obstacle à la libre circulation, en ne permettant pas aux bateaux de naviguer avec la hauteur de chargement autorisée par le règlement. Le projet est actuellement à l'étude, et ne tardera pas à être soumis à l'Administration.

VOIES NAVIGABLES CONCÉDÉES.

Sambre française canalisée et canal de jonction de la Sambre à l'Oise.

La Compagnie concessionnaire de la Sambre française continue à entretenir avec soin tous les ouvrages d'art; une drague à vapeur opère tous les curages reconnus nécessaires, et les berges sont défendues au moyen d'enrochements en scories.

De grands travaux de rectification devraient être entrepris pour supprimer les courbes à faible rayon qui rendent la navigation si difficile en tout temps, et impossible à la moindre crue. Mais la Compagnie, dont la concession expire le 9 décembre 1880, refuse péremptoirement de réaliser cette amélioration.

La plupart des ponts établis sur la Sambre sont entretenus à frais communs par la Compagnie, l'État, le département, les communes et divers particuliers. Les travaux sont exécutés par les ingénieurs du contrôle, au moyen d'une avance faite par le Trésor qui en opère ensuite le recouvrement sur les intéressés.

Les ponts d'Hautmont ont été reconstruits en 1868. Ceux de Jeumont et de Berlaimont seront également remis à neuf pendant le prochain chômage. Enfin, on construit actuellement, entre Boussois et Recquignies, un pont à péage dont l'établissement a été autorisé par décret impérial du 12 mai 1866, et qui a été adjugé le 28 fevrier 1867, moyennant une durée de concession de seize années.

Le canal de jonction de la Sambre à l'Oise n'est pas, quant à ses ouvrages d'art et à ses dépendances, dans une situation aussi satisfaisante que la Sambre, cependant la navigation y est facile et exempte d'entraves, surtout depuis que la Compagnie, en doublant les machines élévatoires établies à Landrecies, à Ors et à l'Abbaye, a, par ce moyen, procuré une large et constante alimentation au bief de partage. Sur ce canal, la Compagnie se borne aux simples travaux d'entretien, et ne s'occupe d'aucune amélioration.

III. — Mouvement commercial.

Les tableaux statistiques indiquant le mouvement total des marchandises qui ont circulé en 1868 sur la ligne de Mons à Paris font connaître en même temps les opérations des principaux ports. Ces tableaux ayant été adressés à la Préfecture le 1er mai dernier, nous nous bornerons à rappeler ici le résumé du mouvement commercial relatif à diverses voies situées dans le département du Nord.

DÉSIGNATION DES VOIES NAVIGABLES.	ANNÉES.	TONNAGE DANS LES DEUX SENS DE NAVIGATION		
		absolu.	à 1 kilomètre.	Réduit au parcours total.
Ligne de Mons à Paris.				
Canal de Mons a Condé	1867	981,356	4,951,759	978,995
	1868	966,458	4,868,561	962,547
Diminution en	1868	14,898	83,198	16,448
Rivière de l'Escaut (entre Condé et Cambrai)	1867	2,439,108	62,482,791	1,301,724
	1868	2,564,770	68,359,574	1,426,158
Augmentation en	1868	125,662	5,876,783	124,434
Canal de Saint-Quentin (en entier)	1867	2,355,592	135,210,144	1,461,020
	1868	2,568,061	153,298,958	1,656,478
Augmentation en	1868	212,469	18,088,814	195,458
Ligne de Mons à Lille.				
Rivière de l'Escaut (entre Condé et la frontière)	1867	602,049	7,574,781	502,607
	1868	442,204	5,521,756	366,529
Diminution en	1868	159,845	2,050,025	136,078
Ligne de Charleroy à Paris.				
Sambre canalisée	1867	732,891	35,451,189	649,289
	1868	751,059	36,830,051	676,451
Augmentation en	1868	18,168	1,478,862	27,162
Canal de jonction de la Sambre a l'Oise (en entier)	1867	714,951	41,484,697	618,879
	1868	753,452	42,796,312	638,446
Augmentation en	1868	38,501	1,311,615	19,567

L'augmentation considérable qui s'est produite dans le trafic de l'Escaut et du canal de Saint-Quentin provient principalement du développement exceptionnel que la Compagnie d'Anzin a donné à son exploitation dont presque tous les produits ont été expédiés par bateaux. Elle doit être attribuée aussi en partie aux envois de charbons faits sur Paris par les houillères du Pas-de-Calais.

L'accroissement de production des charbonnages français a eu pour conséquence de diminuer les importations des charbons belges du bassin de Mons, et explique la diminution signalée dans le trafic du canal de Mons à Condé.

Sur la ligne de Charleroi à Paris, le mouvement commercial n'a présenté, en 1868, qu'une légère augmentation sur l'année 1867.

La ligne navigable la plus fortement atteinte par la diminution est celle de Mons vers Lille. Sur le bas Escaut la perte va sans cesse en croissant. Elle s'élève pour 1868 à 136,078 fr., soit à plus de 27 0/0. Cet abaissement provient d'abord de ce que les centres industriels de Lille, Roubaix et Tourcoing ont abandonné les charbons belges pour s'approvisionner dans la Pas-de-Calais, et aussi de ce que la batellerie déserte cette voie pour éviter la Scarpe concédée où elle est grevée de droits de navigation trop élevés auxquels elle échappe en faisant un détour par le canal de la Sensée.

La batellerie du Nord est peut être la seule en France qui soutienne énergiquement la lutte contre le chemin de fer. Grâce aux améliorations nombreuses apportées dans la voie d'eau, à la réduction des droits de navigation et à l'activité plus intelligente des mariniers, elle a reconquis, en 1868, une partie du terrain qu'elle avait précédemment perdu. C'est ce qui résulte du tableau suivant qui indique les importations de houille belge en France par les deux lignes concurrentes.

ANNÉES.	IMPORTATION DES HOUILLES			Rapport des quantités transportées à la quantité totale représentée par 100.	
	Par les voies navigables.	Par le chemin de fer.	TOTAL.	Navigation	Chemin de fer.
1852	1,663,181	140,623	1,803,804	92	8
1853	1,794.350	260,987	2,055,337	88	12
1854	1,840,900	461,434	2,302,334	80	20
1855	1,997,265	683,004	2,680,269	75	25
1856	1.939,981	632,163	2,572.144	75	25
1857	1,789,831	769,969	2,559,800	70	30
1858	1,531,219	1,239,364	2,770,583	55	45
1859	1,551,816	1,341,295	2,893,111	53	47
1860	1,618,867	1,478,648	3,097,515	52	48
1861	1,636,307	1,415,736	3,052,043	53	47
1862	1,647,487	1,259,156	2,906,643	57	43
1863	1,609,561	1,279,149	2,888,710	56	44
1864	1,541,307	1,578,071	3,119,378	50	50
1865	1,540,420	1,728,988	3,269,408	47	53
1866	1,754,238	1,945,837	3,700,075	47	53
1867	1,528,209	1,801,410	3,329,619	46	54
1868	1,521,412	1,616,202	3,137,614	48	52

Le frêt a été assez élevé pendant l'année 1868. Il s'est tenu en moyenne à 6 fr. 50 pour le transport d'une tonne de houille de Mons à Paris. Il n'avait été en 1867, que de 6 fr. 39.

Par contre il s'est abaissé de 9 fr. 16 à 8 fr. 72 entre Charleroi et Paris. Le prix de transport sur rails d'une tonne de houille a été de 9 fr. 20 entre Mons et Paris, et 10 fr. de Charleroi à Paris.

Nous ne croyons pas utile d'indiquer ici les variations qui se sont produites dans les prix de transport pour les localités intermédiaires, car ces prix suivent, sur chaque ligne, les fluctuations des frêts de Mons et de Charleroi, qui sont et ont toujours été les régulateurs.

Le frêt moyen de 6 fr. 50 fait ressortir, sur la ligne de Mons à Paris, dont la longueur est de 350 kilomètres, le prix de transport par tonne et par kilomètre à 0 f. 0157.

Les frais de traction ont été en moyenne de 0 f. 008 par tonne kilométrique en comprenant le retour à vide aux rivages, et si à ce chiffre on ajoute les droits de navigation qui, pour la houille, sont de 0 f. 0024, on trouve qu'il ne reste au batelier pour entretenir et amortir son bateau, acheter des cordages et agrès, et nourrir sa famille, que 0 f. 0053 par tonne kilométrique.

Cette différence est évidemment trop faible pour rémunérer le batelier. Mais pour la faire varier au profit de la batellerie, on ne peut agir que sur les frais de halage et sur les droits de navigation, et il nous reste à examiner comment ces deux éléments de dépenses sont susceptibles d'être modifiés.

III. — Halage. — Touage.

Le halage est complètement libre sur les canaux et rivières du Nord depuis le 1er septembre 1860, et le service de la traction est livré au caprice des charretiers. A l'époque où les travaux des champs réclament l'aide des chevaux habituellement affectés au halage, les bateaux stationnent privés de tout moyen de traction en attendant le retour des charretiers, qui alors élèvent leurs prix outre mesure. Par compensation, les bateliers imposent leurs conditions aux haleurs lorsque le mouvement de la navigation se ralentit, et que les chevaux deviennent abondants. Ces fluctuations de prix ont pour principal inconvénient de jeter la perturbation dans le service et de priver la navigation de la régularité de marche qui est indispensable à son développement.

Quelques tentatives ont été faites pour créer des relais, mais elles n'ont produit aucun résultat durable.

L'application des locomobiles à la traction des bateaux assurerait à la navigation une marche régulière et ferait disparaître les graves inconvénients inhérents au mode actuel de halage: Malheureusement l'installation des locomobiles exigerait, pour la consolidation des chemins de halage, de grandes dépenses dont l'Administration n'a pas cru devoir se charger jusqu'ici, et les tarifs proposés par les inventeurs de ce procédé paraissent encore trop élevés pour triompher de la concurrence des chevaux.

Le halage au moyen du système Bouquié procurerait une amélioration réelle et nous espérons qu'il pourra bientôt fonctionner.

L'Administration semble disposée à lever la défense faite à M. Bouquié de transporter des charbons pour son propre compte, ou du moins elle doit limiter à 200,000 la quantité de houille dont il sera autorisé à effectuer le transport à ses risques et périls. Sous cette réserve, M. Bouquié consent à poser lui-même la chaîne entre Condé et Paris, et il crée actuellement une société pour l'installation et l'exploitation de son système.

Conformément au vœu exprimé par le Conseil général, l'Administration a accordé les crédits nécessaires pour l'acquisition d'un second toueur à vapeur destiné à remorquer les bateaux dans le bief de partage et dans les souterrains du canal de Saint-Quentin. Le service qui fonctionne partiellement depuis le 1er juin 1868 sera bientôt organisé d'une manière complète, et le prix de traction descendra, pour cette partie du canal où la disposition des lieux rend la navigation si difficile, au prix de 0 f. 00125 par tonne kilométrique, taux qui n'a jamais été obtenu sur aucune voie navigable.

Quant aux droits de navigation, ils ont été réglés par décret impérial du 9 février 1867 : 1° à raison de 0 f. 002 par tonne et en 1re classe, et 0 f. 001 par tonne en 2e classe, pour les rivières et quelques canaux assimilés à ces rivières ; 2° à raison de 0 f. 005 par tonne en 1re classe, et 0 f. 002 par tonne en 2e classe, pour les canaux. Mais, par une disposition spéciale, les rivières du nord de la France, l'Escaut, l'Aa, l'Oise, la Lys et la Scarpe sont assimilées aux canaux, et imposées au tarif le plus élevé.

Déjà le Conseil général a demandé le dégrèvement de ces rivières, convaincu que le Trésor trouverait immédiatement dans l'augmentation du tonnage une compensation à la diminution des droits. Nous ne pouvons que solliciter la continuation de son appui pour obtenir que les rivières du Nord soient traitées comme des rivières naturelles, et qu'on fasse cesser pour elles une assimilation aux canaux qui n'est nullement justifiée.

En résumé nous demandons instamment que le Conseil général, persistant dans la protection qu'il accorde à toutes les mesures qui peuvent favoriser le développement et la prospérité de la navigation, veuille bien émettre les vœux suivants :

1° Augmentation des crédits annuels d'entretien pour l'Escaut et les canaux de Mons et de Saint-Quentin, à l'effet de mettre ces importantes voies en mesure de satisfaire complètement aux besoins du commerce ;

2° Organisation d'un système de halage qui assure aux bateaux une marche régulière et fasse cesser les entraves et les retards inhérents au halage libre par chevaux ;

3° Dégrèvement des rivières du bassin du Nord, par la suppression de leur assimilation aux canaux pour la perception des droits de navigation.

Saint-Quentin, le 22 juin 1869.

L'Ingénieur, fl fons d'Ingénieur en Chef,

LERMOYER.

SERVICE SPÉCIAL

DES

PORTS, PHARES & BALISES DU NORD.

Compte-rendu résumé du service pendant l'année 1868,
pour la session du Conseil général de 1869.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

Étendue et organisation des services.

Le service spécial des ports, phares et balises du Nord comprend tout le développement des plages françaises de la mer du Nord, qui s'étendent de la frontière de Belgique à la limite occidentale du département du Nord, sur une longueur de 32 à 33 kilomètres, ainsi que le balisage et l'éclairage de toute la zone du littoral qui s'étend, depuis la limite des eaux françaises, à 16 ou 17 milles au large, jusques par le travers de la pointe de Walde, à 6 ou 7 milles au large, sur une longueur totale d'environ 30 milles marins ou 55 à 56 kilomètres, en allant à peu près du NE au SO.

Ce service comprend aussi l'entretien, l'amélioration et les manœuvres continues des écluses et des canaux, constituant les artères de débouché à la mer, qui servent à l'évacuation des eaux du pays en temps de pluie, et à la communication régulière entre les voies navigables de l'intérieur et les ports maritimes.

Cette partie du service, qui ajoute des sujétions notables à toutes les questions purement maritimes, se rapporte presque exclusivement aux intérêts de l'agriculture *(Service hydraulique du département)*, et aux intérêts de la batellerie *(Service de la navigation intérieure)*.

Depuis le 1er août 1857 jusqu'au 1er janvier 1867, ce service n'avait formé qu'un seul arrondissement d'Ingénieur ordinaire, sous la direction d'un Ingénieur en chef spécial résidant à Dunkerque et dont les attributions ne s'étendaient à aucun autre service que celui de l'Ingénieur ordinaire.

Du 1er janvier 1867 au 1er octobre 1868, la résidence de l'Ingénieur en chef avait été transférée à Lille, et ses attributions avaient été augmentées de tout le service spécial des voies navigables des départements du Nord et du Pas-de-Calais, le service des ports, phares et balises du Nord

ne formant toujours qu'un seul arrondissement d'Ingénieur ordinaire, annexé alors aux arrondissements des sept Ingénieurs ordinaires, entre lesquels est partagé le service de la navigation des canaux du Nord et du Pas-de-Calais.

Depuis le 1er octobre 1868, par arrêté ministériel en date du 24 septembre précédent, le service général de navigation intérieure et maritime, qui comprenait ainsi huit arrondissements d'Ingénieurs ordinaires, dont sept pour la navigation intérieure des canaux des deux départements et un pour le service des ports, phares et balises du département du Nord, a été divisé en deux services spéciaux d'Ingénieurs en chef, et celui des ports, phares et balises du Nord s'est trouvé ainsi rétabli comme il était avant 1867, sous la direction d'un Ingénieur en chef, en résidence à Dunkerque.

Enfin, par une dernière décision ministérielle en date du 24 octobre 1868, ce service a été définitivement organisé et divisé en deux arrondissements maritimes d'Ingénieurs ordinaires, avec résidences distinctes, savoir :

« L'arrondissement maritime de Dunkerque, comprenant le service du port avec celui des » études, de l'éclairage et du balisage de la rade et des bancs de Flandre ;

» Et l'arrondissement maritime de Gravelines, comprenant le service du port avec celui de » l'organisation, l'entretien et les manœuvres des ouvrages à la mer destinés aux desséchements » et à l'hygiène du littoral. »

Et les Ingénieurs ordinaires, titulaires, nommés par la même décision du 24 octobre 1868, l'un en résidence à Dunkerque, et l'autre à Gravelines, ont pu prendre leurs services respectifs et commencer à se mettre au courant de leurs attributions dans les mois de novembre et décembre 1868.

Composition de la côte.

Sur tout le développement de la côte maritime du département du Nord, on rencontre d'abord une première zone inférieure de 350m à 500m de largeur, sur laquelle se produisent deux fois par jour, en tout temps, les mouvements verticaux alternatifs de la marée, et dont l'inclinaison varie entre 0m,01 et 0m,02 par mètre, puis une seconde zone qui n'est couverte par la mer que dans la période des vives eaux, dont la largeur varie entre 800m et 1,000m pour les parties voisines des ports et anciens chenaux, et sujettes à formation de dépôt limoneux, et entre 20m et 100m pour les autres parties où le régime des sables règne d'une manière absolue. Enfin, dans quelques parties, on remarque l'existence d'une troisième zone comprise entre les laisses de hautes mers de vives eaux ordinaires et de vives eaux maximum. Cette troisième zone se trouve principalement à l'ouest des ports de Dunkerque et de Gravelines et constitue ce que l'on appelle les relais de mer.

En arrière de cette zone, on trouve tantôt les endiguements tant anciens que nouveaux des parties limoneuses de la côte, et tantôt de grandes accumulations de dunes, sur les points où le régime des sables règne exclusivement.

Causes de la marche des alluvions.

Les phénomènes qui déterminent la marche des alluvions sablonneuses sur les côtes du département du Nord, peuvent se résumer ainsi :

Action directe des courants de marée ;
Action directe des vents ;
Action combinée des vents et des courants.

Les alluvions limoneuses sont une conséquence de l'écoulement, pendant la durée des basses mers, des eaux douces du pays, qui arrivent dans les temps de pluie par les canaux de desséchement de l'intérieur.

On remarque aussi, à l'ouest du port de Dunkerque, quelques effets locaux dûs à des courants de basse mer, sur la plage, qui tendent à produire à l'entrée du chenal des apports de sable plus ou moins sensibles, suivant l'amplitude des marées.

Courants de marée.

Tous ces effets sont, en résumé, produits par le régime des courants de marée qui présentent, au point de vue nautique, les caractères suivants :

Directement alternatifs dans la région du large;
Giratoires inverses (de droite à gauche en passant par le nord) dans le voisinage du littoral français;

Présentant en général, dans les marées moyennes de vives eaux, des vitesses de flot comprises entre un maximum de $2^m,15$ et un minimum de $1^m,50$ par seconde et des vitesses de jusant de 2^m à $1^m,30$;

La durée du jusant étant, quand l'action des vents n'influe pas sur le régime spontané des courants, supérieure de une heure et demie à deux heures à la durée du flot;

Les renversements ou étales de courants se produisant après les heures de pleine et basse mers au rivage, avec des retards qui varient :

De trois heures à trois heures et demie, dans la zone du littoral français;
Et de quatre heures à six heures et demie, dans la région du large.

PHARES ET BALISES.

Phares, fanaux, feux-flottants, bouées, balises et amers.

Dans ces conditions, l'usage de nos parages pour la navigation maritime nécessite, avant tout, un bon système de balisage et de feux flottants combiné avec les phares et amers de terre.

Aucun changement n'est survenu dans le nombre et les conditions des phares, fanaux, feux-flottants, bouées, balises et amers de service, depuis l'année dernière.

Crédit d'entretien de 1869.

Le crédit affecté à leur entretien, sur les fonds de l'exercice 1869, s'élève à 105,423 fr. 14 c. Ce crédit suffit et l'état des édifices peut être considéré comme satisfaisant. Il est d'ailleurs supérieur à celui de l'année 1868, d'une somme de 19,223 fr. 14 c., pour faire face aux nouveaux besoins du service qui va se composer, au mois d'août prochain, de sept bouées en plus à la mer et d'un troisième feu flottant, sur la lisière septentrionale des bancs de Flandre

Travaux d'amélioration.

Un crédit de 3,800 fr. a été alloué sur les fonds du budget extraordinaire de 1869, pour les travaux d'amélioration du balisage et des feux-flottants. Ce crédit est employé à des travaux de déplacement et reconstruction de balises sur la côte, servant à déterminer les positions des feux flottants et des bouées.

L'établissement du troisième feu-flottant et le déplacement, dans des conditions déterminées, des deux feux-flottants actuels ont été autorisées par une décision ministérielle en date du 12 mai 1866. Les travaux, exécutés suivant un projet de détail approuvé par décision ministérielle du 30 novembre 1866, sont complètement terminés. On attend le mois d'août, qui a été fixé par un avis aux navigateurs inséré au *Journal officiel de l'Empire français*, du 4 février 1869, pour mettre les bouées à la mer, déplacer les deux feux-flottants actuels et allumer le troisième feu-flottant au large des bancs de Flandre.

Dans l'état de choses actuel, sauf les compléments d'amélioration ci-dessus indiqués, toute l'organisation du balisage et de l'éclairage de la rade de Dunkerque est terminée, et les résultats que l'on a obtenus ont bien répondu au but que l'on s'était proposé, en ce qui concerne l'accès de l'usage de cette rade.

La visite de la division cuirassée de l'escadre de la Manche, qui est restée l'année dernière mouillée pendant trois jours sur rade, en face de Dunkerque, a été la démonstration la plus patente de l'existence et de la capacité de cette rade, dont l'éclairage était une condition d'usage *sine quâ non*.

L'allumage du troisième feu-flottant sur la lisière septentrionale des bancs de Flandre, et l'organisation des signaux de marée pour la nuit, à l'entrée du port de Dunkerque, auront pour effet de compléter, aussi largement que possible, les améliorations nécessaires à la navigation du large dans le Pas-de-Calais et à l'entrée méridionale de la mer du Nord.

PORTS MARITIMES.

Port de Dunkerque.

Renseignements statistiques.

Le port de Dunkerque se trouve à peu près dans les mêmes conditions qu'en 1867. Mais le tirant d'eau réalisé dans les années antérieures ne s'est pas complètement maintenu pendant l'hiver dernier ; les fonds nécessaires à l'entretien des portes des écluses de chasse n'ont pas été assurés en temps opportun pour conserver à la puissance des chasses la continuité nécessaire, et les bassins à flot commencent à s'envaser, suivant le régime naturel des alluvions intérieures du port, augmenté du rapport sensible des égouts de la ville, qui se déversaient dans ces bassins jusques vers les derniers mois de l'année 1868.

Quoi qu'il en soit, l'utilisation effective du port s'est mesurée, en 1868, par les chiffres de 174 tonneaux de jauge à l'entrée par mètre courant de quai et par an, et de 264 tonnes de marchandises manutentionnées annuellement tant à l'entrée qu'à la sortie par mètre courant de quai.

Les arrivages de guano, de fontes d'Écosse, de fers bruts ou travaillés, de machines et outils divers, de charbons anglais, bois du Nord, etc., ont continué, en 1868, à se produire avec une certaine abondance.

La compagnie parisienne d'éclairage au gaz a opéré, par Dunkerque, au moyen de vapeurs

anglais, une partie de ses approvisionnements en charbons anglais de Newcastle et de Sunderland, en même temps que la marine impériale y embarque, pour ses arsenaux et les colonies, des charbons français sur des navires à voiles français.

Le cabotage à vapeur s'est continué au moins dans les mêmes proportions que les années précédentes ; les services qui fonctionnent maintenant sont établis entre Dunkerque et Londres, Hull, Goole, Middlesbroo, Edimbourg, Glasgow, Rotterdam, Saint-Pétersbourg, Le Hâvre, Brest et Bordeaux.

Le mouvement général du port a donné les résultats suivants :

Entrés :	2,783	navires jaugeant	443,715	t[x] et portant	435,000 tonnes de marchandises.
Sortis :	2,761	—	443,565	—	238,000
Totaux :	5,544	—	887,280	—	673,000

Dont :

1° *En navires français entrés et sortis :*

2,845 navires jaugeant 305,883 t[x] et portant 213,000 tonnes de marchandises.

2° *En navires étrangers entrés et sortis :*

2,699 navires jaugeant 581,397 t[x] et portant 460,000 tonnes de marchandises.

La différence avec l'année 1867 est, sur la totalité des navires entrés et sortis, en moins, de 431 navires; et en plus, de 7,309 tonneaux de jauge; et en moins, de 49,539 tonnes de marchandises.

Il en résulte que le tonnage moyen, en tonneaux de jauge, qui était de 147 tonneaux en 1867, s'est élevé à 160 tonneaux en 1868.

Dans ces nombres ne sont pas compris les mouvements d'entrée et de sortie des bateaux de la navigation intérieure, qui se sont produits comme suit :

A l'entrée dans les bassins :

4,346 bateaux jaugeant 355,972 t[x] et portant 139,681 tonnes de marchandises.

A la sortie des bassins :

4,426	bateaux jaugeant	359,386	t[x] et portant	208,735	id.
Totaux : 8,772	—	715,358	—	348,416	id.

Le nombre des navires entrés en relâche a été, en 1868, de 15 navires jaugeant ensemble 1,486 tonneaux.

Le nombre de navires affectés à la pêche de la morue d'Islande, en 1868, a été de 138;

leur tonnage, de	13,339 tonneaux de jauge,
leurs équipages ont été en total de . . .	2,098 hommes,
et leurs produits, de.	65,520 quintaux métriques,
d'une valeur de.	3,815,000 francs.

Les bateaux affectés à la pêche côtière ont été, en 1868, au nombre de 86;

leur tonnage, de	2,416 tonneaux,
leurs équipages, de	586 hommes,
et leurs produits, de.	7,797 quintaux métriques,
et de..	779,760 francs.

Le nombre des navires construits dans le port et lancés en 1868, a été de 13, jaugeant ensemble 2,552 tonneaux.

Le nombre des navires naufragés en 1868, a été de 5, jaugeant ensemble 1,003 tonneaux. La perte qui en est résultée en valeur a été de 281,500 fr.

On a eu à déplorer la perte d'un des hommes qui composaient les équipages de ces navires.

Situation des travaux exécutés, à exécuter et projetés.

Travaux d'entretien.

Le crédit alloué pour l'entretien du port de Dunkerque, en 1869, est de. . . 100,000 fr.

Insuffisance des crédits d'entretien.

Les ouvrages à entretenir ont plus que doublé en nombre et en importance depuis dix-huit ans, et l'usage qu'en font le commerce et l'agriculture suit toujours une proportion supérieure.

L'entretien des écluses de chasse, des jetées et des estacades, laisse beaucoup à désirer parce que les fonds affectés à cet usage sont depuis longtemps très-insuffisants.

Travaux de grosses réparations.

La somme totale affectée aux travaux de grosses réparations du port de Dunkerque, en 1869, est de. . . . . 38,500 fr.

Depuis plusieurs années, nous nous sommes efforcé, comme Ingénieur ordinaire du port de Dunkerque, d'appeler l'attention de qui de droit sur les conséquences fâcheuses que devra entraîner l'insuffisance des ressources affectées à l'entretien et aux réparations des ports du Nord, surtout en ce qui concerne Dunkerque.

Il nous paraît difficile que ces conséquences ne deviennent de plus en plus patentes, et il faudra indubitablement organiser les allocations de 2e catégorie sur le pied de 100 à 150,000 fr. par an, pendant cinq ou six ans, pour remettre le port dans les conditions favorables que l'on était parvenu à peu près à réaliser dans ces dernières années, mais qu'il ne nous paraît plus possible d'entretenir convenablement sans augmentation de ressources. Il importe que nos observations antérieures soient reproduites au moment où le service spécial d'Ingénieur en chef, qui se trouve réorganisé à Dunkerque par suite des décisions ministérielles des 24 septembre et 24 octobre 1868, vient de nous être confié.

Budget extraordinaire.

Les travaux d'améliorations autorisés au port de Dunkerque par décret impérial du 14 juillet 1861, comprennent :

L'exécution d'un bassin à flot à l'ouest;

L'élargissement du chenal actuel et la construction d'un quai en bois à l'aval de l'écluse d'entrée du bassin de l'ouest.

La construction de deux formes de radoub, l'une au fond du bassin de l'ouest, l'autre entre le bassin des chasses et le chenal; cette dernière éclusée en amont, de manière à permettre l'entrée du bassin des chasses, soit par les navires désarmés, soit pour ceux des constructeurs qui désireraient établir leurs chantiers sur les rives de ce bassin;

La reconstruction du pont tournant de la citadelle et l'achèvement des quais du bassin du Commerce;

Le déplacement des fortifications.

De plus, à ces divers ouvrages, d'autres travaux se trouvent successivement ajoutés par suite de décisions ministérielles spéciales, consistant principalement en améliorations et extensions des quais des bassins actuels et des chantiers de construction de l'arrière-port, et en travaux de réparation et reconstruction partielles de divers ouvrages du port, qui tombaient en ruines par excès de vétusté.

L'ensemble de ces travaux se trouve ainsi porté à une évaluation de 15,500,000

Dont :

A exécuter par le service civil. 11,500,000
Et par le service militaire 4,000,000

Il ne comprend aucune construction de quais dans l'arrière-port, d'où il n'a jamais été nullement question de faire partir les constructeurs qui préfèrent y rester.

Dépenses au 31 décembre 1869

Les dépenses faites au 31 décembre 1868 et en cours d'exécution sur l'exercice 1869, s'élèvent à 4,500,000

Elles comprennent :

Les expropriations de terrains nécessaires à la création d'une voie de circulation générale, au travers du Parc de la Marine, entre le quai des Hollandais et l'écluse de Bergues, et à l'achèvement ultérieur des quais du bassin du Commerce; ce dernier travail ne devant s'exécuter qu'à l'abri de batardeaux, sans gêner la navigation ou la batellerie et quand la portion des chantiers de construction, qui se trouvent en cet endroit, pourra être remplacée ailleurs, suivant les convenances variées des industriels correspondants;

La déviation du canal de dérivation;

L'approfondissement de l'avant-port;

Les rempiétements des estacades à mesure des approfondissements;

Les études sur la rade et les plages;

Les acquisitions de machines nécessaires à l'exécution des travaux;

La suppression de la lunette 34 et la reconstruction de la chaussée dite des baies de mer;

Des indemnités de terrain pour l'élargissement du quai de rive gauche du bassin du Commerce;

Des travaux de reconstructions partielles des estacades et jetées en charpente du chenal;

Des travaux de reconstruction de portes aux écluses de chasse et de la cunette;

Des travaux de reconstruction de quai en bois et en maçonneries dans le port d'échouage;

Les démolitions de l'ancienne corderie de la Marine, l'élargissement et le pavage du quai correspondant du bassin de la Marine, avec l'annexion de la rue militaire au Domaine public de la grande voirie du port de Commerce;

Les démolitions et reconstructions des murs de clôture et bâtiments annexes du parc de la Marine, et l'établissement de chaussées le long des chantiers sur la rive droite des bassins et au sud de l'arrière-port;

Les dépenses annuelles et diverses du personnel, impression, etc.;

Les travaux de la nouvelle enceinte de l'ouest exécutés par le Génie militaire.

Ouvrages restant à faire.

Les ouvrages restant à faire sur l'allocation du décret impérial du 14 juillet 1861 et sur les dépenses autorisées par d'autres décisions ministérielles spéciales, en addition à cette allocation, s'élèvent à fr 11,000,000

Les crédits ouverts annuellement depuis 1862 n'avaient pas permis de donner aux travaux une impulsion supérieure à celle qui avait été pratiquée habituellement à Dunkerque. Dans le but d'en hâter l'achèvement, la ville de Dunkerqne a offert à l'État de lui fournir en six ou sept années une avance de 12,000,000

Cette offre a été acceptée par une loi spéciale du 20 mai 1868, et la ville vient de commencer cette année à opérer ses premiers versements trimestriels, à l'aide desquels nous pouvons nous mettre à organiser les travaux civils pour les mener avec toute l'activité nécessaire sur tous les points, aussitôt que les ouvrages de la nouvelle enceinte fortifiée seront assez avancés pour nous permettre d'attaquer les anciennes fortifications et lunettes défensives de l'ouest, sur l'emplacement desquelles doivent s'exécuter les nouvelles écluses et formes, ainsi que le nouveau bassin.

Ces combinaisons financières vont donc enfin permettre d'arriver aux améliorations projetées dans une période de temps telle que les besoins du présent ne se trouvent pas, en fait, sacrifiés aux prévisions de l'avenir.

Il reste à étudier le meilleur mode à adopter pour l'aliénation des terrains à provenir de l'extension de l'enceinte fortifiée et de l'agrandissement du port et de la ville. C'est, au point de vue de l'hygiène et du développement de la richesse du pays, une question de la plus haute importance.

Le tracé de la nouvelle enceinte, combiné de manière à donner des réservoirs et des pertuis d'évacuation considérables pour les desséchements du pays, comme pour les chasses du port, tel que S. M. l'Empereur l'a compris et indiqué dans son voyage du 28 août 1867, a été proposé définitivement d'un commun accord entre les représentants des interêts du pays, le Maire, les Associations de desséchements, Waëteringues et Moëres; les Ingénieurs militaires et civils, à tous les degrés, dans une conférence du 12 mai 1866. Des études complémentaires ont été démandées par une délibération de la Commission mixte du 8 mars 1869 et une décision du Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des travaux publics, en date du 30 mars 1869. Ces études ont été expédiées le 23 avril 1869, arrêtées d'un commun accord entre les Ingénieurs militaires et civils, conformément au programme de la Commission mixte, qui faisait droit à tous les vœux et désirs des représentants des intérêts civils, municipaux, agricoles et maritimes.

Il y a donc lieu de compter maintenant que ces dispositions seront prochainement sanctionnées définitivement par les ministères compétents; et, dans les conditions faites par la nouvelle organisation du service des ports, phares et balises du Nord, les Ingénieurs seront, dès lors, bientôt en mesure d'expédier les projets de détail et, par suite, d'assurer l'exécution des ouvrages si impatiemment attendus, avec les ressources que la ville va successivement avancer à l'État, et dans le délai convenu de six ou sept années.

Port de Gravelines.

Renseignements statistiques.

Le port de Gravelines se trouve dans les mêmes conditions qu'à la fin de 1867.

Il n'a pas de bassin à flot et se compose uniquement d'un petit port d'échouage à l'extrémité d'un long chenal de près de trois kilomètres et demi.

Son tirant d'eau est toujours le même, 5 mètres en vives eaux, et 4 mètres en mortes eaux.

Le tonnage du port de Gravelines varie peu, celui des marchandises est toujours un peu plus de la moitié du tonnage de jauge; le lestage comble le reste de la capacité des navires en mouvement, soit sur ceux qui vont en Angleterre porter des œufs et des fruits ou reviennent à vide, soit sur les navires norwégiens ou anglais qui apportent des bois ou des charbons et repartent sur lest. Si Gravelines était relié par une voie ferrée au réseau du Nord et aux houillères du Nord et du Pas-de-Calais, il serait possible que ces circonstances défavorables éprouvassent quelques modifications avantageuses.

Le mouvement général du port a donné, en 1868, les résultats suivants :

Entrés :	438	navires jaugeant	36,669	tx. et portant	35,000	tonnes de marchandises.
Sortis :	422	—	34,653	—	10,000	—
Totaux :	860	—	71,322	—	45,000	—

Dont :

1° *En navires français entrés et sortis :*

728 navires jaugeant 51,573 tx. et portant 31,000 tonnes de marchandises.

2° *En navires étrangers entrés et sortis :*

132 navires jaugeant 19,740 tx. et portant 14,000 tonnes de marchandises.

La différence avec l'année 1867 est, sur la totalité des navires entrés et sortis, en plus de 117 navires de 19,564 tonneaux de jauge, et de 1,948 tonnes de marchandises.

Il en résulte que le tonnage moyen, en tonneaux de jauge, qui était de 70 tonneaux en 1867, a été de 83 tonneaux en 1868.

Le nombre de navires entrés en relâche à Gravelines, en 1868, a été de 11 navires jaugeant ensemble 807 tonneaux.

Le nombre de navires affectés à la pêche de la morue d'Islande, en 1868, a été de 11,

leur tonnage, de	1,038 tonneaux de jauge,
leurs équipages, de.	165 hommes,
et leurs produits, de.	4,140 quintaux métriques,
d'une valeur de.	232,060 francs.

Le nombre des bateaux affectés à la pêche côtière a été de 78;

leur tonnage, de	1,510 tonneaux,
leurs équipages, de.	705 hommes,
et leurs produits, de	15,748 quintaux métriques,
d'une valeur de	685,857 francs.

Les navires construits dans le port et lancés, en 1868, ont été au nombre de 8, jaugeant ensemble 204 tonneaux.

Les navires naufragés en 1868 ont été au nombre de 7.

Ils jaugeaient ensemble 596 tonneaux.

La perte en valeur résultant de ces naufrages à été de. . . . . 30,800 fr.

On a eu à déplorer la mort d'un des hommes qui composaient les équipages des navires naufragés.

Situation des travaux exécutés, à exécuter et projetés.

Travaux d'entretien.

Le crédit alloué pour l'entretien du port de Gravelines, en 1869, est de fr. . . 20,000

On peut appliquer au port de Gravelines des observations analogues à celles qui concernent le port de Dunkerque. Les ouvrages existants sont anciens, leur usage est constant et multiple, comme à Dunkerque, car ils servent à la fois à la navigation maritime et intérieure, aux desséchements de la vallée de l'Aa et de Saint-Omer, et aux chasses.

Travaux de grosses réparations.

La somme totale affectée aux travaux de grosses réparations du port de Gravelines, en 1869, est de fr. 19,000

Travaux d'amélioration.

Les travaux d'améliorations autorisés au port de Gravelines par le décret du 5 juin 1861, augmentés de ceux qui résultent des décisions ministérielles des 6 août 1868 et 9 mars 1869, rendues à la suite de l'accident de l'écluse Vauban du 5 juillet 1868, s'élèvent jusqu'à présent à la somme de fr.. 850,000

Dont, à exécuter par le service civil. 667,000

Et par le service militaire 183,000

L'exécution des travaux prévus au décret du 5 juin 1861 devait assurer à la vallée de l'Aa, qui se dessèche par le port de Gravelines, tous les moyens d'évacuation nécessaires, en même temps qu'améliorer dans une certaine limite les moyens de chasses du port.

Ces travaux devaient aussi réaliser, dans de bonnes conditions, la solution pratique de la communication de la navigation entre l'Aa et le port, tout en préparant la possibilité ultérieure des chargements et transbordements directs, effectués à flot entre les bélandres et les petits navires.

Toutefois, ces dernières améliorations ne pouvaient guères s'appliquer qu'à la communication de la batellerie entre le pont et la rivière d'Aa, l'écluse 63 bis n'était pas munie de portes à flot, d'après les projets primitifs et les prévisions du décret du 5 juin 1861, et l'écluseVauban (63)

avec ses radiers trop hauts et ses pertuis trop étroits, ne pouvait donner passage qu'à de petits navires.

L'accident survenu à l'écluse Vauban, le 5 juillet 1868, a justifié les dispositions prévues par le décret du 5 juin 1861 et déjà exécutées depuis quatre ans, en ce qui concerne l'amélioration des chasses et la sécurité des desséchements, pour le cas de chômages forcés sur l'un ou l'autre des organes du double système de pertuis d'évacuation : l'hiver et le printemps que nous venons de traverser ont été pluvieux, des crues très-sensibles se sont manifestées à plusieurs reprises et les débouchés, tels qu'ils ont été organisés par suite de ces ouvrages, ont permis d'y parer aussi complètement que si le débouché de l'écluse Vauban avait pu fonctionner. Cela tient, du reste, à ce que, en fait, le cours d'eau de l'Aa présente, sur un certain nombre de points, et surtout dans ses parties d'amont, des sections insuffisantes et telles que son débit régulier est loin d'être en rapport avec celui de ses débouchés, même réduits aux pertuis d'évacuation actuellement disponibles.

Modifications et additions avantageuses à la suite de l'accident du 15 juillet 1868, approuvées et arrêtées par la décision ministérielle du 6 août 1868.

Cet accident aura de plus l'avantage de permettre de satisfaire aux améliorations que réclament les besoins de la batellerie et du commerce maritime mieux que ne l'aurait comporté la conservation de l'ancienne écluse Vauban combinée avec l'écluse 63 bis, telle qu'elle avait été prévue primitivement par le décret du 5 juin 1861.

En effet, la décision du 6 août 1868, en approuvant les mesures prises d'urgence immédiatement après l'accident du 5 juillet et en autorisant le commencement de l'exécution de l'écluse 63 bis par la voie de la régie, a, de plus, indiqué les prescriptions suivantes :

1° Améliorer le projet définitif du barrage auxiliaire 63 bis en y plaçant des portes de flot, de telle sorte que l'espace compris entre ce barrage, transformé ainsi en une véritable écluse, et l'écluse Vauban (63) à reconstruire le plus en aval possible, puisse servir de bassin à flot mixte pour la navigation fluviale et maritime entre la rivière et le port d'échouage, sans crainte d'introduction d'eau salée dans le pays pendant la saison d'été;

2° Organiser cet ouvrage, écluse de garde 63 bis, de manière à pouvoir au besoin assurer le passage de la route impériale N° 40 sur cette écluse, de manière à laisser libre pour le commerce les abords de la rivière du côté de la ville, et sauvegarder la route contre les inconvénients momentanés du passage d'un pont tournant maritime, tel que sera celui du pertuis de navigation de la nouvelle écluse Vauban;

3° Reconstruire l'écluse Vauban (63) avec deux pertuis de $4^{m},00$ et un pertuis de navigation de $10^{m},00$ de largeur, dont le radier sera établi à la profondeur convenable pour le passage en vives eaux de navires de 500 à 600 tonneaux, et de telle sorte que le débouché total de l'écluse soit de $18^{m},00$.

Telles sont les modifications très-avantageuses à tous les points de vue, qui se trouvent apportées au programme du décret du 5 juin 1861, par suite de l'accident survenu l'année dernière à l'écluse Vauban.

Dépenses au 31 décembre 1869

Les dépenses faites au 31 décembre 1868, et en cours d'exécution sur l'exercice 1869, s'élèvent à . . . . . 500,000 fr.

Elles comprennent :

Les ouvrages exécutés en amont et dans la traversée de la fortification pour assurer l'affecta-

tion définitive des fossés de la place de Gravelines à l'usage complet de réservoir de chasses, de réservoir d'appel pour les crues de l'Aa pendant le temps des hautes mers et d'émissaire d'évacuation pendant les basses mers, ouvrages organisés de telle sorte qu'en cas d'accident sur l'un des deux systèmes de pertuis, l'autre y subvienne.

Les travaux exécutés d'urgence à la suite de l'accident de l'écluse Vauban, comprenant les bâtardeaux qui ont sauvegardé le pays et entre lesquels s'exécutent les fondations et la construction de l'écluse 63 bis, en amont du bassin à flot, dont la nouvelle écluse 63 constituera l'écluse d'entrée à la mer;

L'acquisition et l'installation de machines, sonnettes et accessoires, pour l'exécution de tous les travaux du port de Gravelines;

Les dépenses annuelles et diverses de personnel, impressions, etc.;

Les travaux exécutés dans les fossés de la place, par le génie militaire, pour l'usage de ces fossés au point de vue des intérêts civils de desséchements, de la navigation intérieure et du commerce maritime.

Ouvrages restant à faire.

Les ouvrages restant à faire pour réaliser le programme du décret du 5 juin 1861, complété par la décision ministérielle du 6 août 1868, rendue à la suite de l'accident du 5 juillet 1868, s'élèveront en totalité à environ. . . . . 900,000 fr.

Une partie de ces ouvrages est déjà adjugée; le reste pourra l'être d'ici à quelques mois, et l'ensemble de ces travaux pourra être terminé en deux ou trois ans.

Décret du 16 septemb. 1867. — Avance de 788,000 fr. de la ville. (Loi du 20 mai 1868).

Indépendamment des travaux d'amélioration indiqués ci-dessus pour le port de Gravelines, un autre projet d'ensemble comprenant l'organisation de moyens de halage pour l'entrée et la sortie du chenal et du port d'échouage, et la construction de murs de quai dans l'intérieur du port, a été présenté en 1861, s'élevant à . . . . . 788,000 fr.

Ces travaux ont été déclarés d'utilité publique, et l'exécution en a été autorisée par un décret impérial du 16 septembre 1867.

La ville de Gravelines, par une délibération de son conseil municipal du 31 juillet 1867, a offert à l'État, comme la ville de Dunkerque, l'avance nécessaire pour assurer l'exécution de ces travaux dans un court délai.

Cette offre a été acceptée par une loi spéciale du 20 mai 1868, et la ville va commencer à opérer ses premiers versements, à l'aide desquels nous pourrons nous mettre à organiser les travaux, pour les mener avec toute l'activité désirable.

Ces combinaisons financières vont donc enfin permettre d'arriver aux améliorations projetées dans un avenir prochain.

Dans les conditions faites par la nouvelle organisation du service, l'Ingénieur de Gravelines, comme celui de Dunkerque, sera bientôt en mesure d'expédier les projets de détail nécessaires pour assurer l'exécution des ouvrages si impatiemment attendus, avec les ressources que la ville de Gravelines va successivement avancer à l'État, et dans un délai de trois ou quatre années.

ROLE DU SERVICE DES PORTS MARITIMES

au point de vue des intérêts et des manœuvres des desséchements et de la navigation intérieure dans le Nord et le Pas-de-Calais.

C'est par les ports de Dunkerque et de Gravelines que se dessèchent les terrains waeteringués de l'arrondissement de Dunkerque, ainsi que la 7e section et une partie des 1re et 2e sections des Waëteringues du Pas-de-Calais.

On peut admettre, approximativement, que les 7/10e des eaux des terrains waëteringues de l'arrondissement de Dunkerque arrivent dans les canaux de ceinture du port de Dunkerque par le canal de Bergues, qui dépend du service ordinaire de l'arrondissement, et par l'écluse du Pont-Rouge qui dépend du service de ce port.

De là cette fraction des eaux se rend à la mer par le canal de dérivation et l'écluse du Fort-Revers, dépendances du service du port.

Le reste des terrains waëteringués de l'arrondissement de Dunkerque amène ses eaux par le canal des Moëres dans le sas octogonal, d'où elles se rendent à la mer par le canal de la Cunette et l'écluse du même nom, formant débouché de ce canal sur la rive droite du chenal, en face de l'écluse du Fort-Revers, disposée symétriquement comme embouchure du canal de dérivation de l'Ouest sur la rive gauche du chenal.

L'écluse à sas octogonal, le canal et l'écluse de la Cunette dépendent du service du port.

Tous ces organes de dessèchements servent aussi à la navigation intérieure pour assurer la communication des canaux français et belges entr'eux, avec le port et les bassins.

Le tout est combiné, d'ailleurs les manœuvres sont constamment dirigées et réglées, de manière à faire servir tous ces canaux et écluses au dévasement et à l'entretien du port et du chenal, en remplissant d'eau salée tous les canaux et fossés dépendant du port, quand les eaux des crues du pays ne forcent pas ; de telle sorte qu'en tout temps ils servent à faire des chasses, soit d'eaux douces en temps de pluie, soit d'eau de mer en temps de sécheresse.

Le port de Gravelines sert principalement de débouché à la rivière de l'Aa, par laquelle se dessèche la 7e section des Waëteringues du Pas-de-Calais, constituée par les marais de Saint-Omer, il reçoit aussi une partie des eaux de la 1re section des Waëteringues du Nord et une partie de celles des 1re et 2e sections des Waëteringues du Nord et du Pas-de-Calais.

Les manœuvres des écluses de Gravelines sont délicates et réclament beaucoup de soin et de précision dans la direction journalière comme celles de Dunkerque, mais la mesure appliquée depuis la fin de l'année 1867 sur notre demande, consistant à nous adresser chaque matin par le télégraphe la cote de l'Aa à Saint Omer, nous avait permis de régler et diriger le service, de

concert avec l'Ingénieur de l'arrondissement de Dunkerque, beaucoup plus sûrement et utilement qu'il n'avait été possible de le faire jusqu'alors.

D'après le système ainsi mis en pratique, on avait pu passer la saison d'hiver et la période des abaissements de niveau du printemps de 1868, sans entendre de plaintes d'aucun côté, ni de la part de la navigation, ni de la part des représentants de l'agriculture ou des Waëteringues.

Des mesures concertées de la même façon pendant l'été de 1868 nous avaient aussi permis de parer, dans une certaine mesure, à la sécheresse extrême qui s'est produite; et nous avions pu ainsi, de concert avec nos collégues de Calais, Saint-Omer et Dunkerque, aidés momentanément du secours des ingénieurs de la vallée de la Lys, empêcher l'abaissement du plan d'eau du pays waeteringué d'atteindre, à 0,30 c. près environ, les limites qu'il avait atteintes en 1858, et par conséquent obvier un peu aux inconvénients graves qui en résultent dans tout le pays pour l'hygiène et la santé publique, en même temps que pour la navigation intérieure.

Depuis la réorganisation du service spécial des ports, phares et balises du Nord, le même système a continué à fonctionner : chaque matin, le conducteur chargé de l'Aa, à Saint-Omer, adresse la cote de l'Aa prise à Saint-Omer, à l'écluse du Haut-Pont, à l'Ingénieur en Chef des ports, résidant à Duukerque, qui règle le service des manœuvres à la mer entre les Ingénieurs des ports de Dunkerque et Gravelines, après s'être concerté avec l'Ingénieur de l'arrondissement chargé du service hydraulique et de la navigation des canaux des Waëteringues du Nord.

On arrive ainsi à réaliser, en fait et partiellement, un peu plus d'unité qu'autrefois dans les manœuvres, du moins pour ce qui concerne les Waëteringues de la rive droite de l'Aa et la 7^{e} section du Pas-de-Calais. Et les intérêts du pays paraissent s'en bien trouver, tant en ce qui concerne l'expérience de la séchersse extraordinaire de l'été dernier, qu'en ce qui concerne les résultats des crues sensibles que nous avons eues à évacuer pendant l'hiver et le printemps derniers.

La présence d'un ingénieur à Gravelines, avec un personnel et un service d'arrondissement bien organisés, ne contribue pas peu non plus, il faut le constater, à assurer la prompte et ponctuelle exécution des ordres envoyés de Dunkerque, et l'on peut être certain, à cet égard comme à tous les autres points de vue, que cette création sera très-avantageuse à tous les intérêts du pays et de l'État.

Le rôle du service des ports, dans ces questions fort complexes, s'est toujours réduit sans contredit à la manœuvre des organes de débouché à la mer, tant à Gravelines qu'à Dunkerque. Mais pour remplir ce rôle aussi bien que possible, il était bon que l'Ingénieur ordinaire du service des deux ports dans l'ancienne organisation ou l'Ingénieur en chef du service spécial des ports, dans celle qui vient d'être rétablie avec deux ingénieurs ordinaires, à Dunkerque et à Gravelines, fût instruit chaque jour du niveau régulateur d'amont, et que l'on ne se bornât plus à transmettre ce niveau de temps en temps et sans régularité absolue aux éclusiers et agents en résidence à Gravelines, qui ne pouvaient agir que par inspiration momentanée et suivant des traditions routinières généralement erronées.

Il résulte de tout cet ensemble de manœuvres, tant à Dunkerque qu'à Gravelines, on le comprend facilement, une grande responsabilité et une sujétion de tous les instants, de nuit comme de jour, pour le personnel du service des ports.

C'est pourquoi, sans entrer dans les détails mixtes et complexes du fonctionnement et de l'organisation des canaux intérieurs, qui sont en dehors de nos attributions, il nous a paru néanmoins opportun de mentionner la part qui incombe au personnel des ports dans le service hydraulique des desséchements et de l'alimentation des Waëteringues de Saint-Omer et du littoral du Nord et du Pas-de-Calais, comme dans le service de la navigation intérieure de toute cette contrée.

Vœux émis par le Conseil général du département du Nord dans sa session de 1868 *et suites qui y ont été données.*

Dans sa session de 1868, le Conseil général du Nord a émis à l'égard du service des ports, phares et balises du Nord, plusieurs vœux qui se trouvent consignés aux pages 617 et 618 des délibérations de ce Conseil (session de 1868).

1° En ce qui concerne les fonds d'entretien et de grosses réparations.

Les crédits d'entretien sont toujours restés au taux de 120,000 fr., il serait utile qu'ils pussent être augmentés et portés à 150,000 fr.

Les crédits de grosses réparations sont restés insuffisants, ils seraient utilement portés à 200,000 fr. pendant plusieurs années consécutives,

2° En ce qui concerne les travaux d'améliorations des ports de Dunkerque et de Gravelines :

Les deux villes commencent cette année à faire à l'État les avances autorisées par les lois spéciales du 20 mai 1868. Le service des ports vient d'être organisé, avec deux ingénieurs ordinaires spéciaux, l'un à Dunkerque, l'autre à Gravelines. Les ingénieurs se trouvent désormais en mesure d'assurer, avec toute l'activité possible, les travaux décrétés en 1861 pour Dunkerque et en 1867 pour Gravelines.

Les fonds à employer par le service civil à Dunkerque seront appliqués aux travaux du bassin de l'Ouest, aussitôt que les fortifications anciennes pourront être démolies. C'est sur leur emplacement même que doivent être établis ce bassin et ses écluses.

Les travaux de dragages nécessaires au port de Dunkerque seront entrepris prochainement, au moyen des ressources qui pourrout y être affectées ; le décret de 1861 ne comprend aucune prévision de ce genre et les dragages des bassins qui deviennent indispensables, sont des travaux de réparations plutôt que d'améliorations ; c'est dans ce but que les fonds de grosses réparations ont en grande partie besoin d'être notablement augmentés.

La reconstruction de l'écluse Vauban, à Gravelines, est confiée, suivant les vœux du Conseil général, à un ingénieur spécial, chargé du deuxième arrondissement maritime du service des ports du Nord, en résidence à Gravelines, et appelé en même temps à diriger les travaux d'amélioration de ce port.

Enfin, en ce qui concerne l'idée d'une communication à établir entre les nouveaux bassins de l'Ouest, à Dunkerque, et l'ancien canal de Mardyck ou les canaux de ceinture, elle fait partie du programme d'ensemble des améliorations du port de Dunkerque, qui a été élaboré en 1859, et dont le décret de 1861 n'a compris qu'une portion. Cette communication contenue dans le reste du programme est en effet la meilleure solution pour la réunion des bassins avec les canaux intérieurs. C'est pour accéder aux vœux et instances de la majorité du pays, il y a dix ans, que l'on a ajourné mais non écarté ces travaux ; ils viendront nécessairement et fatalement après ceux du décret de 1861, pour résoudre d'une manière complète et satisfaisante toutes les questions relatives au commerce maritime, à la construction navale et à l'industrie des transports par eau, qui se rattachent aux intérêts du présent et de l'avenir du port de Dunkerque.

Dunkerque, le 29 juin 1869.

A. PLOCQ.

DÉPARTEMENT DU NORD.

INDUSTRIES HOUILLÈRE ET MÉTALLURGIQUE.

RAPPORT

A Monsieur le Conseiller d'État, chargé de l'administration du département du Nord.

MONSIEUR LE CONSEILLER D'ÉTAT,

J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport sur la situation des industries houillère et métallurgique du département du Nord pendant l'année 1868 et les premiers mois de 1869.

INDUSTRIE HOUILLÈRE.

La production du bassin houiller du département du Nord s'est élevée en 1868

à	24,106,094 q. mét.
Celle de 1867 était de.	23,773,890 q. mét.
Augmentation en faveur de 1868.	332,200 q. mét.

L'accroissement de production de 1868 est donc moindre que celui qui avait eu lieu en 1867, dont le chiffre, consigné dans mon rapport de l'année dernière, était 1,307,322 q. m.

Cet arrêt, dans l'accroissement annuel du bassin houiller du département du Nord, ne doit pas être attribué exclusivement à la crise qui a pesé, en 1868, sur plusieurs industries; pour en apprécier exactement la cause, il faut tenir compte des résultats du bassin houiller du Pas-de-Calais, qui ne fait pour ainsi dire qu'un avec celui du Nord.

Dans mon rapport de l'année dernière j'ai observé qu'en 1867 l'extraction du bassin houiller du Pas-de-Calais était restée a peu près la même qu'en 1866 ; en 1868, au contraire, elle a augmenté de 4,443,097 q. m. sur celle de 1867.

Si donc je considère l'ensemble des deux bassins, je trouve qu'en 1868 ils ont produit 1,775,301 q. m. de plus qu'en 1867, tandis qu'en 1867 ils avaient donné 1,018,119 q. m. d'excédant sur 1866.

On peut donc dire que, prise dans son ensemble, la production houillère du nord de la France a continué, en 1868, son mouvement ascensionnel aussi énergiquement que les années précédentes, et que si ce mouvement s'est ralenti en 1868 dans le département du Nord, il s'est accéléré dans le département du Pas-de-Calais.

Ces deux bassins houillers, ayant les mêmes débouchés, ces fluctuations s'expliquent d'elles-mêmes.

Si, sous le rapport du chiffre de l'extraction, le résultat de 1868 est meilleur que celui de 1867, il n'en est pas de même sous le rapport des bénéfices faits par les exploitants, car ce n'est que par une diminution très-sensible des prix de vente que l'écoulement des produits a pu être obtenu.

Cette baisse du prix de vente moyen de 1868, comparativement à celui de 1867, a été de 0 f. 12 c. par quintal métrique dans le département du Nord, et encore plus considérable dans celui du Pas-de-Calais ; les états des redevances pour 1869 établiront parfaitement ces résultats.

La consommation houillère du département du Nord, en 1868, n'est pas encore connue ; celle de 1867 s'est élevée à 30,626,680 q. m., soit 1,297,430 q. m. de moins qu'en 1866.

J'ai expliqué, dans mes précédents rapports, les causes de cette diminution ; mais un résultat remarquable et que je crois devoir rappeler ici était que, malgré cette diminution de consommation, la production du bassin houiller avait augmenté et que le département du Nord avait consommé 472,540 q. m. de houille, extraite sur son territoire, de plus qu'en 1866.

Toute la diminution de sa consommation a donc porté sur les houilles étrangères. Il est probable que le même fait va se reproduire en 1868 ; l'on peut donc dire que les compagnies houillères du bassin du Nord font les plus louables efforts pour développer constamment leurs travaux et amener la production de ce riche bassin au chiffre qu'il peut atteindre.

Malgré l'augmentation du chiffre de l'extraction en 1868, la baisse des prix de vente et surtout les prix auxquels les houilles sont descendues dans le premier semestre de 1869, ont fait généralement souffrir les compagnies houillères ; aussi plusieurs ont-elles dû réduire leurs travaux. Cependant les travaux préparatoires sont loin d'avoir chômé en 1848 dans le bassin du Nord ainsi que je vais le montrer en donnant ici un résumé succinct de tous ceux qui ont été exécutés en 1868.

La compagnie des mines d'Anzin a mis en activité sa fosse d'Haveluy, sur laquelle elle a placé une machine d'extraction de deux cents chevaux de force.

Elle a continué la transformation de sa fosse St-Marc.

Enfin elle a augmenté encore notablement le nombre de ses fours à coke et l'importance son établissement pour la fabrication des agglomérés.

La compagnie des mines d'Aniche a mis en activité sa fosse St-René, mais n'a pas poussé ces travaux, ses autres fosses suffisant largement à ses besoins actuels.

La compagnie de Douchy s'est contentée de faire les travaux préparatoires nécessaires pour maintenir son extraction au chiffre que lui permet l'étendue de sa concession ; elle a ajourné le creusement de sa nouvelle fosse.

La Compagnie de Vicoigne, tout en suivant la même marche que la compagnie de Douchy, a continué le sondage commencé dans la partie nord de sa concession et a recoupé, à la profondeur de 242 mètres, une couche de houille de un mètre de puissance.

La compagnie de Fresnes (midi) a, dans sa concession d'Escaupont, approfondi la fosse Soult, afin de créer de nouveaux étages d'exploitation.

Dans sa concession de Thivencelles, elle poursuit activement les bowettes au nord et au sud de la fosse St-Pierre, et les résultats obtenus doivent faire espérer que cette fosse deviendra productive.

La compagnie d'Azincourt a continué ses travaux de recherche et d'extraction.

Enfin la Compagnie de l'Escarpelle a exécuté, en 1868, un travail très-remarquable et qui mérite d'être mentionné dans ce rapport d'une manière spéciale ; je veux parler du creusement de sa fosse N° 4 par le procédé Kind-Chandron, qui n'a pas encore été appliqué dans le bassin du Nord.

Le nouveau siége d'exploitation que la Compagnie de l'Escarpelle veut établir dans sa concession, sous le nom de fosse N° 4, se compose de deux fosses placées à peu de distance l'une de l'autre. L'une d'elles doit servir à l'extraction de la houille et à la descente du courant d'air nécessaire aux travaux ; l'autre doit servir à l'épuisement et à la remonte de l'air.

Ces fosses, commencées l'une à la fin de 1866, l'autre au commencement de 1867, ont trouvé, à la profondeur de 25 mètres, un niveau d'eau d'une telle puissance que huit pompes, dont quatre de $0^{m}.50$ de diamètre, et quatre de $0^{m}.70$, marchant ensemble, n'ont pu le franchir.

La compagnie de l'Escarpelle se trouvait donc dans la nécessité ou d'abandonner ce travail, dans lequel elle avait déjà engagé des capitaux considérables et qui lui promet un siége d'exploitation fructueux et d'avenir, ou d'augmenter encore ses moyens d'épuisement, ce qui exigeait de nouvelles et grandes dépenses.

Dans cette situation, M. de Boisset, ingénieur, directeur des mines de l'Escarpelle, proposa à sa compagnie de renoncer au procédé ordinaire et de continuer le creusement d'une des deux fosses sur un diamètre utile de $3^{m},20$ au moyen du procédé Kind-Chandron.

La compagnie de l'Escarpelle, après avoir consulté les ingénieurs les plus compétents, adopta cette proposition, s'entendit avec M. Chandron pour l'emploi de son procédé, et le creusement de la fosse N° 4, repris par cette méthode vers le mois de mars 1868, marcha avec une telle régularité et si rapidement, qu'au mois de décembre 1868 cette fosse était arrivée à la profondeur de cent dix mètres, dans des terrains propres à recevoir la base du cuvelage, que le cuvelage en fonte était posé sur toute cette hauteur et que j'ai pu constater, en descendant dans la fosse ; que le cuvelage était parfaitement étanche ; que, par conséquent, la reussite du travail était complète.

La dépense a été minime comparativement à celle qu'aurait exigée le creusement par le procédé ordinaire.

Encouragée par ce beau résultat, le compagnie de l'Escapelle a appliqué immédiatement

le même procédé au creusement de sa seconde fosse, et ce travail marche avec la même régularité.

L'exécution de ce travail est un véritable service rendu à l'industrie houillère du pays, car il a prouvé que l'on pouvait faire des fosses plus économiquement que par le procédé ordinaire et que l'on pourrait en entreprendre dans des terrains regardés jusqu'à présent comme inabordables. Pour ces motifs, j'ai cru devoir lui consacrer une mention spéciale dans ce rapport.

Pendant l'année 1868, il a été dressé trente-cinq procès-verbaux d'enquête pour des accidents arrivés dans les travaux.

Dix-neuf de ces accidents ont été suivis de mort d'homme ; le nombre d'ouvriers tués est donc de dix-neuf.

Les seize autres accidents n'ont occasionné que des blessures graves, il est vrai, mais non suivies de mort.

Le nombre d'ouvriers employés aux mines a été, en 1868, de 16,509, savoir :

Ouvriers du fond	13,146
Ouvriers du jour	3,363
Total	16,509

C'est 614 de plus qu'en 1867, et il y a eu cinq morts accidentelles de moins.

Ainsi, en 1868 il y a eu un ouvrier tué sur 869 ouvriers employés.

En 1867 il y avait eu un tué sur 662 employés.

Il faut faire des vœux pour que cette amélioration continue

Pour terminer ce qui concerne l'industrie houillère, je donne ici le tableau résumant les principaux chiffres de cette industrie :

	1868.	1867.
Concessions exploitées	13	12
Id. non exploitées	8	9
Houille extraite.	24,106,094 q. m.	23,773,890 q. m.
Nombre de fosses en activité . . .	45	47
Id. en réserve . . .	17	19
Extraction par fosse	535,691 q. m.	505,827 q. m.
Ouvriers du fond	13,161	12,859
Ouvriers du jour	3,363	3,036
Total des ouvriers.	16,509	15,895

Total des salaires	13,070,989 f. 12 c.	12,572,461 f. 90 c.
Houille extraite par ouvriers du fond	1,833 q. m.	1,850 q. m.
Salaire moyen par ouvriers	791 f. 70 c.	786 f. 02 c.
Main-d'œuvre par quintal métrique de houille extraite.	0 f. 54 c.	0 f. 53 c.

Ce tableau montre :

1° Que l'extraction moyenne par fosse a encore augmenté en 1868 ;

2° Que la quantité moyenne de houille abattue par ouvrier a diminué un peu en 1868, comparativement à 1867, ce qui s'explique par ce fait que j'ai signalé, que quelques compagnies avaient réduit leur extraction en conservant toujours le même nombre d'ouvriers ;

3° Que le salaire moyen a augmenté encore un peu en 1868, malgré cette diminution de travail ;

4° Que, ce qui est une conséquence du fait précédent, la main-d'œuvre par quintal métrique de houille abattue a augmenté de 0 fr. 01 c. en 1868.

En résumé, on peut dire de l'industrie houillère du département du Nord, que les extractions s'écoulent, à la condition que les exploitants donnent la houille à bas prix, et qu'il est à désirer, dans l'intérêt du développement de cette industrie, que les prix de vente se relèvent un peu afin que les exploitants continuent leurs travaux d'aménagement et de recherche.

TOURBE.

L'extraction de la tourbe, qui était en 1867 de 32,700 q. m., s'est élevée en 1868 à 43,000 q. m., valant sur place 0 fr. 40 c. le q. m.

Ce combustible ne sert absolument qu'au chauffage domestique.

INDUSTRIE MÉTALLURGIQUE.

L'exploitation du minerai de fer, dans l'arrondissement d'Avesnes, est toujours arrêtée par l'inachèvement de la voie ferrée qui doit permettre à ces minerais d'arriver à bas prix dans les usines du département du Nord. Aussi, en 1868, n'a-t-on extrait, par travaux souterrains, que 30,788 q. m. de minerais et 300,000 q. m. à ciel ouvert.

La production de la fonte s'est élevée, en 1868, à 636,460 q. m., au prix de 7 fr. 90 c. le q. m., contre 742,794 q. m. en 1867, au prix de 8 fr. 50 c.

Cette production a donc éprouvé, dans le departement du Nord, un nouveau ralentissement en 1868.

La production du fer en barres a, au contraire, augmenté, car elle a atteint le chiffre de 1,510,916 q. m. en 1868, contre 1,437,191 q. m. en 1867.

Le tableau suivant donne les chiffres de ces deux années comme production et prix de vente.

	1868.		1867.	
	q. m.	fr. c.	q. m.	fr. c.
Fonte brute	636,460	7 90	742,794	8 50
Fonte moulée et de fusion. .	77,000	20 50	163,854	20 00
Rails.	219,524	17 95	213,282	19 00
Gros fers.	567,654	18 50	559,215	19 50
Petits fers	278,508	20 00	319,037	20 50
Fers spéciaux	394,040	19 00	293,400	20 00
Tôles	52,198	26 00	62,357	26 00

Ce tableau montre qu'en 1868 les prix de vente des diverses espèces de fers ont encore baissé d'environ un franc par quintal métrique comparativement à 1867.

La production de la fonte a encore baissé, parce que l'on achetait ce produit à bas prix dans l'Est.

La production du fer en barres a augmenté, parce que les maîtres de forges ont cherché à diminuer leurs prix de revient en augmentant leur production ; mais, malgré ces efforts, il est certain qu'ils n'ont pu faire que des bénéfices minimes, et s'ils avaient dû payer la houille aux prix de 1866 et de 1867, ils eussent été certainement en perte. Ce fâcheux état de choses a heureusement cessé à la suite des mesures prises par le Gouvernement pour la réglementation des acquits-à-caution ; les commandes sont devenues plus nombreuses dans les usines, par suite les prix ont commencé à se relever un peu, et en 1869 les forges belges ayant aussi obtenu des ordres importants, la hausse est devenue générale et importante.

Aujourd'hui les prix de vente sont bons, les ordres abondants ; la métallurgie est donc dans de bonnes conditions.

Une conséquence de l'heureux état de cette industrie est que les maîtres de forges du Nord commencent à rallumer leurs hauts-fourneaux, parce que le prix des fontes, dans l'est de la France, s'étant aussi vivement relevé, il devient plus économique pour eux d'utiliser leurs hauts-fourneaux que d'acheter des fontes.

INDUSTRIES DIVERSES.

Dans le sous-arrondissement minéralogique de Lille, l'industrie de la construction des machines a souffert, n'ayant point assez de travail ; dans le sous-arrondissement minéralogique de Valenciennes, cette même industrie a bien marché.

Cette différence de situation, pour des établissements presque similaires, tient à ce fait, qu'à Lille on travaille surtout pour les industries du tissage et de la filature, industries qui ont réellement souffert, tandis qu'à Valenciennes on travaille principalement pour les mines, la métallurgie et la sucrerie, où ces industries ayant plutôt accru leur production que diminué, elles ont donné la même somme de travail aux constructeurs.

Dans l'industrie de la verrerie, si quelques usines ont éteint des fours, d'autres établissements se sont augmentés et de nouveaux se sont construits; la production a donc été aussi active en 1868 qu'en 1867.

La statistique industrielle, qui n'est encore complète que pour 1867, nous apprend que, dans cette année, 2,278 établissements, se servant de la vapeur, ont été en activité dans le département du Nord.

Ces établissements ont employé 4,561 chaudières à vapeur et 5,320 récipients de vapeur, cylindres sécheurs ou chaudières à double fond.

La force motrice de ces établissements se composait de 3,136 machines à vapeur, faisant ensemble une force motrice de 44,998 chevaux-vapeur.

Il y avait en outre en chômage, en 1867, dans le département du Nord, 93 usines. Leur matériel se composait de 155 chaudières à vapeur, 63 récipients ou cylindres sécheurs, et chaudières à double fond, et de 124 machines à vapeur donnant une force de 1,397 chevaux vapeur.

Il faut espérer qu'une bonne reprise dans le mouvement des affaires permettra à la plus grande partie de ces établissements de recommencer à travailler.

L'Ingénieur en chef des Mines,

J. DE CLERCK.

RAPPORT GÉNÉRAL

à Monsieur le Conseiller d'État chargé de l'Administration du département du Nord,

SUR L'ÉTAT DE LA SALUBRITÉ PUBLIQUE DU DÉPARTEMENT,

Pendant l'année 1868-1869.

Lille, le 19 *juillet* 1869.

MONSIEUR LE CONSEILLER D'ÉTAT,

Après les chaleurs et la sécheresse excessives de l'été 1868, on aurait pu redouter des troubles profonds apportés dans la santé publique, il n'en fut rien cependant et on arriva à l'époque des pluies automnales dans de bonnes conditions hygiéniques. Le débit des grands cours d'eau navigables, considérablement réduit, commença alors à s'accroître et cette heureuse coïncidence avec la reprise des travaux des sucreries et des distilleries fut suivie des meilleurs résultats; aussi l'Escaut, la Sambre, la Scarpe, la Sensée, la Haute et la Basse-Deûle, la Colme, la Lys, les canaux de l'arrondissement d'Hazebrouck ne donnèrent-ils aucun signe d'altération. Toutefois, vers la moitié du mois, on observa dans l'Escaut, jusqu'à Bouchain, une grande mortalité de poissons; on supposait que la cause venait de Cambrai ou d'Iwuy, mais une visite opérée sur lieux me démontra que ces suppositions n'étaient pas fondées et que le mal devait être attribué au déversement dans le bief amont de Bouchain, d'une grande quantité d'eau désoxygénée par une assez longue stagnation en amont d'Eswart nécessitée par la construction d'un pont.

Si les grands cours d'eau ne furent pas altérés d'une manière sensible par les liquides industriels qui y étaient déversés, cela tient aux soins apportés par les riverains pour la purification intelligente des résidus de fabrication qu'ils ne pouvaient conserver sur leur terrain; il y a eu sous ce rapport des améliorations incontestables.

Parmi les cours d'eau navigables, mais moins importants, tels que le canal d'Aire à la Bassée, le canal de Roubaix versant de la Deûle, le canal du Jard, l'ancien lit de l'Escaut, le canal de Seclin, la Lawe, la Bourre, il y a eu des signes intermittents de décomposition des matières

maintenues en suspension ou en dissolution dans l'eau, mais jamais l'infection n'eut la gravité de celle observée les années antérieures.

Ainsi pendant la distillation de l'alcool de betteraves, qui se pratiqua aux usines de Salomé, le canal dans l'eau duquel une faible quantité de poissons étaient morts, conserva une pureté relative satisfaisante jusqu'à Cuinchy, complète au-delà.

Le canal de Seclin se ressentit de l'alcool amylique déversé dans les puits absorbants, construits près de ses rives par le propriétaire de la distillerie voisine.

Le canal de Roubaix fut bien moins altéré par les lessives du peignage de Croix, mieux purifiées et déversées aujourd'hui dans le bief aval de Wasquehal. Mais malheureusement, ce bief est excessivement coloré en noir par les eaux de teinture de l'important établissement du Breucq. Les autres teinturiers de la localité décolorent mieux leurs eaux. L'expérience qui commence, démontrera si le déplacement des lessives du peignage de Croix, ne portera pas l'infection dans le bief amont de Marcq-en-Barœul, qui jusqu'ici en avait été à peu près affranchi.

La purification des eaux de la papeterie se continue dans de bonnes conditions et le canal en éprouve de l'amélioration.

Aujourd'hui, chose rare, l'eau du bief aval de l'écluse de Marquette ne répand presque pas d'odeur, tandis que la Basse-Deûle est infecte par suite du chômage.

L'eau de la Lawe, à La Gorgue, ordinairement si pure, a été un peu altérée par les vinasses de la distillerie, soumise à une surveillance trop peu active.

Une énorme mortalité de poissons s'est produite dans la Bourre, dès le début des travaux de la distillerie de Merville. Le même fait ne s'est plus renouvelé ultérieurement, parce que la purification des vinasses par la chaux a été bien faite jour et nuit.

Parmi les cours d'eau non-navigables, les uns ont conservé leur pureté d'une manière permanente, ce sont l'Escrebieux, le courant Brunel, la petite Sensée, le Décours, la Selle, l'Écaillon, l'Agache, l'Aunelle, la Trétoire, partie amont du pont de Marchiennes.

D'autres ont été faiblement altérés et encore d'une manière intermittente, tels que la Marque, dont l'eau très-pure jusqu'au pont de Forest, recevait en ce point les eaux de lavage de betteraves de la distillerie d'Ascq, mélangées clandestinement de vinasses. Par ce fait anormal, l'eau de la rivière devenait blanche et infecte à Hem. Les teinturiers de l'Empempont se conforment aux mesures qui leur ont été prescrites pour la décoloration de leurs résidus liquides. La sucrerie de la même localité a apporté dans la purification de ses eaux d'heureuses modifications.

La Rhonelle a été un peu altérée par des eaux de sucrerie et de teinturerie, entre Aulnoye et son confluent avec l'Escaut, à Valenciennes.

Le courant des Vanneaux, malgré l'amélioration qu'il a éprouvé par les soins apportés dans l'écoulement des eaux de la sucrerie de Roost-Warendin a encore laissé à désirer, après s'être réuni au filet Morand traversant l'agglomération de Roost.

La Naviette s'est ressentie des vinasses de Seclin ; et le courant d'Allennes-lez-Marais a répandu de mauvaises odeurs, par suite d'une faible quantité de vinasses sorties accidentellement de la distillerie d'Annœullin. Cet état fâcheux ne s'est pas prolongé et ne s'est plus reproduit par suite des améliorations apportées immédiatement par les habiles propriétaires de cet établissement industriel.

La Becque de Lambersart a pendant quelques jours été gâtée aussi par les vinasses provenant d'une des distilleries de cette commune, état qui a provoqué des plaintes de la part des blanchisseurs situés en aval. On a promptement remédié au mal.

La Becque d'Halluin s'est ressentie d'une manière fâcheuse des vinasses de la distillerie de Neuville-en-Ferrain, et des eaux de peignage de laines dont la matière grasse est extraite dans une usine de Tourcoing. On a pris des mesures pour donner aux habitants d'Halluin la satisfaction réclamée si souvent.

Le canal Malolin traversant le marais de Vicq a été altéré par les eaux industrielles des sucreries d'Onnaing. Les habitants de Vicq ont attribué à l'impureté de ces eaux une épidémie qui a décimé les bestiaux stationnant dans les prairies appelées *le marais ;* mais les investigations d'une commission composée de membres du Conseil de salubrité de Valenciennes à laquelle j'eus l'honneur d'être adjoint, ont démontré que si les matières organiques provenant des sucreries d'Onnaing et déposées dans le lit des fossés aboutissant au courant Malolin ont pu exercer quelque influence fâcheuse, les causes principales de la fièvre charbonneuse des bestiaux, ont été le mauvais état d'entretien du courant dans l'eau duquel grouillaient des myriades d'infusoires; le défaut de renouvellement de l'eau qui pourrait être amenée d'amont par le canal de Saint-Saulve; la chaleur exceptionnelle qui a régné à partir du mois de mai 1868, et qui a desséché l'herbe des prairies; l'insolation des animaux incapables de trouver aucun abri.

Des propositions vous seront adressées prochainement pour assainir cette situation mauvaise.

Le grand courant d'Estaires utilisé en temps ordinaire par une partie des habitants de La Gorgue pour l'alimentation des bestiaux et les usages domestiques a été profondément corrompu par les vinasses des distilleries d'Illies, lesquelles se sont rendues avec les eaux de lavage des betteraves, et les eaux chaudes des réfrigérants dans des fossés très-mal entretenus, et ont porté au loin l'infection la plus compromettante pour la salubrité. Malgré mes avis réitérés, malgré la connaissance que les industriels avaient des dommages qu'ils causaient aux tiers, aucune modification n'étant apportée à une pareille incurie, j'ai dû faire constater ces contraventions par procès-verbaux.

Les avis bienveillants et souvent renouvelés n'ayant pas amené le propriétaire de la distillerie de Fournes à conserver les vinasses sur ses terres conformément aux prescriptions de son arrêté d'autorisation, un procès-verbal a dû être dressé à sa charge; les intérêts hygiéniques des populations d'Herlies et de Wicres réclamaient impérieusement cette mesure, à laquelle nous ne recourons qu'après avoir épuisé tous les moyens de persuasion et les conseils de nature à supprimer le mal.

La nouvelle distillerie de Sainghin a laissé à désirer; l'eau du marais a été rendue fortement sulfureuse et de couleur blanche opaque. Les dispositions, qui seront prises avec plus d'intelligence pour la prochaine campagne ne permettront plus, je l'espère du moins, la reproduction d'une situation aussi regrettable.

Les eaux de la sucrerie de Somain, après avoir infecté les habitants de la rue Sainte-Barbe, dans laquelle les affections typhoïdes sont passées à l'état endémique, se sont rendues par le canal de Beaurepaire dans la grande Trétoire en aval du pont de la route de Marchiennes, et ont apporté à ce cours d'eau une cause d'altération qui a provoqué les plaintes des habitants d'Hasnon.

Conformément aux propositions qui m'avaient été inspirées par mes collègues du Conseil de salubrité de Douai, vous avez pris, il y a peu de temps, des mesures qui, nous l'espérons, remédieront à un mal dont les effets sont si fâcheux et si graves.

La commune de Maing à eu moins à se plaindre des eaux de la sucrerie qui y est établie, néanmoins l'exécution des prescriptions administratives laisse encore un peu à désirer.

Depuis que les eaux de la sucrerie de Wavrechain-sous-Denain se rendent dans l'Escaut, le canal de desséchement passant à Rouvignies n'a plus été corrompu.

L'état de la Selle à Solesmes est satisfaisant, et la population n'a plus à se plaindre des eaux de la sucrerie.

Les travaux effectués au peignage de laines du Cateau pour la purification des lessives, diminueront aussi les chances d'altération de l'eau de cette rivière.

Les sucreries de Taisnières-sur-Hon et de Banteux établies depuis peu, offraient encore quelques irrégularités dans la manière dont les arrêtés d'autorisation sont exécutés.

Les propriétaires des distilleries d'Houplin et de Steene, dont la réputation agricole est si justement acquise, ont effectué des travaux très-intelligents pour employer les vinasses à l'irrigation des terres arables, et démontrer le double avantage qu'on en retire au point de vue de la fertilisation du sol, auquel on restitue les matières salines que la betterave lui a enlevées, et à celui de l'affranchissement des cours d'eau d'une substance qui les altère profondément. Il serait à désirer, dans l'intérêt général, que cet exemple ait autant d'imitateurs qu'il y a de distillateurs; l'abondance des récoltes et l'assainissement des canaux en seraient les conséquences.

Un autre cours d'eau a encore été infecté par les eaux de sucrerie; c'est le Bouchart, qui dans la traversée de Lalaing empoisonnait les habitants. Ces eaux insalubres venaient de Sin. Cette affaire a été parfaitement étudiée par le Conseil de salubrité de Douai, et d'après son avis, vous avez pris un arrêté de nature à empêcher la reproduction d'un mal local et général tout à la fois.

Le canal de Roubaix, versant de l'Escaut, a été altéré jusqu'à l'écluse du Sartel, par les eaux industrielles venant du quartier Sainte-Elisabeth. La ville de Roubaix fait actuellement construire un syphon sur le canal, pour conduire lesdites eaux dans le *Trichon*, et en affranchir le bief qui est aujourd'hui corrompu et coloré par leur présence. L'eau de cette partie du canal recouvrera ainsi sa pureté qui est si importante pour la population, puisque c'est dans ce même bief que se trouve l'école de natation.

Parmi les *cours d'eau égouts*, il y a *le Trichon* et *l'Espierre*, *la Solre* et la partie amont de *l'Helpe Mineure*. Les premiers reçoivent une partie des eaux industrielles et ménagères de Tourcoing et toutes celles de Roubaix, le troisième, celles de Solre-le-Château, le dernier enfin, celles de Fourmies et de Wignehies.

Les eaux de l'Espierre et du Trichon que nous avons explorées tout récemment, jusqu'à leur point de déversement dans l'Escaut, ne se sont pas sensiblement améliorées par les draguages effectués aux frais des villes de Roubaix et de Tourcoing. La rapidité du courant entraîne une grande quantité de matières en suspension, lesquelles vont se déposer sur le territoire de la Belgique et se rendent de là dans l'Escaut. Lorsque prochainement cette rivière n'aura plus de navigation intermittente, je ne sais quelles mesures prendront les ingénieurs belges pour se mettre à l'abri de l'insalubrité causée par des eaux aussi impures, que l'eau de la Lys n'a pas modifiées.

Le bief amont de la Solre devrait, par mesure de police locale, être beaucoup mieux entretenu par des curages plus fréquents, et les industriels devraient être un peu mieux surveillés dans leurs errements.

L'Helpe Mineure est, jusqu'à Etrœungt, un réceptacle d'eaux de lessives provenant du dé-

graissage des laines de Fourmies et de Wignehies. Une réclamation signée de 546 habitants riverains de ce cours d'eau a été adressée à S. Exc. M. le Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, pour lui signaler les dommages que cause à l'agriculture ce cours d'eau, utilisé autrefois à abreuver les bestiaux, et alors très-poissonneux. Vous avez renvoyé l'étude de cette situation, déjà bien ancienne et qui a tant de fois été l'objet de plaintes si vives et si fondées, au Conseil central de salubrité qui s'efforcera de trouver un moyen pratique de nature à donner satisfaction à tous les intérêts en présence.

Au reste, lors de ma dernière inspection à Fourmies et à Wignehies, j'ai constaté que la majorité des peigneurs de laine ne fait absolument rien pour conjurer les récriminations des tiers. La police pousse la tolérance à son extrême limite.

Le Marichon, qui va se jeter dans le Décours, au pont du calvaire à Marchiennes, est encore un des plus mauvais cloaques du département. L'hiver, il reçoit les eaux des sucreries du faux-vivier et d'une des deux sucreries de Flines; l'été ce sont les eaux de la mer de Flines, ce routoir infect, et celles des routoirs à eau chaude de la même commune, dont le commerce des lins est une des principales industries.

Malheureusement, depuis le faux-vivier jusqu'à Marchiennes, il offre un bassin à grande section dans lequel les eaux chargées de matières altérables sont stagnantes, et les fermentations de toute nature s'y accomplissent.

Il importerait que le syndicat du desséchement des marais de la Scarpe mît un terme à cette fâcheuse situation en réduisant considérablement la section de ce fossé, de manière à assurer un écoulement constant, rapide et facile des eaux qui, sous l'influence de l'action oxydante de l'air, seraient plus vite privées des matières organiques et inorganiques qu'elles renferment.

Une affaire d'un haut intérêt pour la ville de Lille est actuellement pendante. Plusieurs teinturiers, dont les établissements sont situées sur les rives de la Haute et de la Basse-Deûle se sont coalisés pour démontrer l'innocuité de leur industrie, au point de vue de l'altération des eaux, de leur coloration et des dommages qu'elles peuvent causer aux tiers, et par suite obtenir l'abrogation de l'arrêté préfectoral, en date du 10 août 1864, qui leur enjoint de décolorer leurs eaux de teinture avant de les déverser dans les canaux

Le décret du 31 décembre 1866, qui, dans un esprit très-libéral a abaissé de classe, certaines industries et déclassé complètement certaines autres, a maintenu le classement des teintureries, qui de la 2^{e} sont descendues à la 3^{e}; et les motifs déterminants sont les odeurs et *l'altération des eaux.*

L'argumentation des teinturiers et les expériences à l'appui, tendent à prouver que de faibles quantités d'eaux de teinture, privées des matières les plus lourdes par dépôt préalable, mélangées à de grandes quantités d'eau ne donnent plus lieu, après un certain espace parcouru par le mélange, à une coloration sensible, et en outre, que la coloration existât-elle même d'une manière prononcée, elle serait incapable de causer aucun dommage aux industries existant en aval sur le même cours d'eau, puisque des fils et des tissus blancs plongés dans des eaux de cette nature ont paru plus blancs après séchage, que des fils et des tissus identiques plongés dans des eaux pures et incolores, et que dans ces eaux coloriées on a obtenu des teintures en nuances les plus tendres, aussi vives et aussi pures que dans des eaux ne contenant pas de matières colorantes autres que celles qu'on voulait fixer sur les fibres textiles.

A tout cela, je répondrai que si la Deûle avait un grand débit et que sur ses rives il n'y avait qu'un seul établissement de teinture peu important, on pourrait admettre la réclamation; bien

plus, elle n'aurait pas lieu de se produire, car, si l'Administration ne s'était jamais trouvée en présence que de cours d'eau purs et incolores, elle n'aurait jamais songé au moyen de faire disparaître un inconvénient qui n'aurait pas existé; elle est intervenue, au contraire, parce que le mal était, comme aujourd'hui, constaté par tous, qu'on s'en plaignait et qu'il était de son devoir d'y remédier. Lorsqu'un cours d'eau n'a pas un débit plus considérable que celui de la Deûle, qui n'est en moyenne que de trois mètres cubes environ par seconde, lorsque sur ses rives existent plusieurs grandes teintureries, lorsque par le fait même de la liberté illimitée, il s'en établirait de nouvelles, lorsque les affaires de chacune d'elles prendraient plus d'extension, ce qui est la loi fatale de l'industrie sous le régime de la concurrence, il est évident que le rapport sur lequel on s'est basé dans les expériences n'existerait plus et qu'alors, surtout pendant l'été, au moment où il importe à un si haut degré de conserver la pureté des eaux dont le débit est sensiblement atténué, on n'aurait plus en Haute Deûle que de l'eau complètement noire.

Si maintenant on considère que cette eau est la seule qui puisse alimenter les pièces d'eau de nos promenades publiques, entretenues à si grands frais et si appréciées par toute la population; que cette eau doit aussi assainir nos canaux intérieurs si insalubres, satisfaire aux exigences d'une école de natation unique, peut-on admettre que pour la satisfaction égoïste de quelques individualités, on sacrifie la propriété publique? Cela n'est pas possible.

Après tout, refuser d'accéder au vœu des teinturiers, c'est ne leur causer aucun préjudice; puisqu'ils ont parfaitement démontré qu'on peut blanchir et teindre en nuances tendres avec des eaux noircies, qu'ils commencent par conserver et réemployer leurs eaux sales, elles ne leur nuiront pas plus à eux qu'aux autres; avoir la prétention de prendre au domaine public des eaux pures et incolores pour leurs diverses opérations, c'est faire crouler eux-mêmes tout leur édifice si péniblement élevé, car ce serait faire douter de leur sincérité.

En outre, cette liberté que demandent tous les teinturiers, tous les industriels y auraient autant de droit qu'eux. Si on les exonère des obligations qui leur sont imposées afin de sauvegarder l'intérêt général, qu'on affranchisse toutes les industries classées. Là serait la justice.

Mais alors, quelle serait la situation? la période de chômage dans laquelle nous sommes actuellement, nous donne un spécimen de ce que deviendraient nos cours d'eau, noirs et infects.

Des plaintes aussi vives que fondées surgiraient de tous côtés comme aujourd'hui, et les populations ne verraient pas avec impassibilité un pareil état de choses, aussi compromettant pour la salubrité que pour la commodité de la vie.

L'expérience que réclament les pétitionnaires se fait tous les jours; tout le monde peut juger et en apprécier les résultats; il n'y a pour cela qu'à comparer l'eau de la Deûle en amont des teintureries avec l'eau d'aval. En présence de la mauvaise situation que nous fait le chômage de la navigation, ces messieurs ne se donnent pas même la peine de contribuer à atténuer le mal en se soumettant aux prescriptions qui leur sont imposées et qui sont toujours exécutoires. En basse Deûle, depuis que les teinturiers de Marquette suivent l'exemple de ceux de la Haute-Deûle, l'eau est noircie jusqu'à Wambrechies. Le conducteur et les gardes des ponts-et-chaussées l'ont constaté fréquemment, ainsi que moi-même. Voilà des preuves qui viennent infirmer les faits avancés.

J'ai l'honneur, Monsieur le Conseiler d'État, de soumettre ces observations à votre esprit d'équité et de justice, mettant en lui toute ma confiance comme le font les populations dont votre administration s'efforce de pondérer les divers intérêts et de les concilier.

Des industries qui ont une action directe sur les cours d'eau lesquels ont toujours été l'objet de ma plus vive préoccupation, dans un pays comme le nôtre, où l'industrie est si variée et si active, les populations si denses et l'eau, ce premier besoin hygiénique, départie avec tant de parcimonie par la nature, je passe aux industries classées comme dangereuses, insalubres ou incommodes.

D'abord, les verreries, dont le nombre s'accroît beaucoup, sont dans d'assez bonnes conditions; les matières vénéneuses qu'on y emploie sont conservées avec précaution. Les ouvriers sont dans de vastes ateliers largement ventilés. La cause d'incommodité la plus grave pour les voisins de ces établissements est l'abondante fumée qui s'en dégage. On pourrait peut-être y remédier, au moyen de chambres de fumée; mais jusqu'ici l'application n'en a pas encore été faite à ce genre d'industrie.

Dans la fabrication de la céruse, concentrée dans l'arrondissement de Lille, on fait depuis un an des essais pour l'emploi de l'eau afin d'affranchir les ouvriers de la poussière. Ces essais sont sortis de la période expérimentale et de nouveaux appareils vont être montés pour le travail sur une grande échelle.

Les nouveaux ateliers de filature et de tissage occupent généralement de vastes rez-de-chaussées sans étages superposés, ce qui constitue une situation hygiénique convenable pour les ouvriers.

Dans les teillages et les peignages de lin, la poussière est excessive et les ouvriers, que rien ne protége, sont exposés aux affections de l'appareil respiratoire, qui menacent aussi les ouvrières travaillant dans les filatures au mouillé.

Les dépôts d'os et de chiffons sont mieux tenus qu'autrefois et leurs propriétaires se conforment assez exactement à la prescription qui leur est imposée, de faire enlever de chez eux, les os tous les deux jours. Les dépôts de déchets de matières textiles, dans lesquels ont opère souvent aussi le lavage et le cardage, laissent beaucoup à désirer; quoique depuis quelque temps des incendies se soient souvent déclarés dans ces magasins, on ne prend pas plus de précautions pour conjurer le danger. Il serait prudent, à l'avenir, de n'en accorder l'autorisation que dans des endroits isolés, au lieu d'être au milieu des agglomérations d'habitations.

Les huiles de pétrole dont la consommation se fait sur une si vaste échelle, sont généralement de bonne qualité, d'une densité de 0,800 et inflammables à une température minima de 35° cent. Aussi on les rencontre partout, et bien rarement il arrive des accidents. Les dépôts d'huile de cette nature n'offrent que bien peu de dangers et en les autorisant dans des caves américaines, le voisinage n'a presque rien à craindre; ils sont moins à redouter que les magasins d'alcool; néanmoins pour les grands dépôts il importe que l'isolement soit complet.

Le commerce des essences demande plus de précaution et l'Administration a agi avec prudence en limitant les quantités en raison des situations plus ou moins favorables.

Les usines à gaz, qui se multiplient beaucoup aussi, donnent lieu à peu d'inconvénients; mais il est sage de proscrire d'une manière sévère l'écoulement des eaux d'épuration, chargées de sulfhydrate et de carbonate d'ammoniaque, ainsi que de carbures d'hydrogène dans les cours d'eau où ils nuisent beaucoup aux poissons.

L'usage de la viande de cheval est entré dans les habitudes alimentaires d'une partie de la population. La surveillance à laquelle la vente est soumise n'offre pas encore beaucoup de garanties aux consommateurs. Il faudrait, puisque nous avons à l'abattoir de Lille des échaudoirs consacrés à la boucherie de cheval, que, comme à Cambrai, l'animal à abattre fût d'abord

visité sur pied par un vétérinaire, puis qu'après l'équarrissage on s'assurât de nouveau de l'état des organes internes, et que les morceaux reconnus sains, ne fussent mis en vente que revêtus d'une estampille faisant connaître au consommateur ce qu'il achète.

On vend encore aujourd'hui sur les marchés beaucoup de viande de cheval, qui n'a été soumise à aucun contrôle préalable et qui sort d'ateliers malpropres et dangereux pour la santé.

La police locale est souvent trop tolérante pour l'établissement des briqueteries, en dehors des conditions règlementaires d'autorisation; et par suite les dommages causés sont fréquents et donnent lieu à des expertises, par suite desquelles les personnes lésées ne reçoivent que des indemnités dérisoires.

Les forges et hauts fourneaux du département ont actuellement une grande activité et malgré les accidents auxquels la nature de leurs travaux exposent les ouvriers, je les ai rarement vus se blesser, tant ils acquièrent de dextérité et d'habileté dans le maniement des outils ou de la matière en travail. La fumée est le plus grave inconvénient de ces sortes d'usines, mais généralement elles se sont établies près des mines de charbon, dans des localités où tout est noir.

Plusieurs fabriques de noir animal ont amélioré leurs procédés de manière à moins incommoder les voisins, même à de grandes distances. D'autres laissent encore beaucoup à désirer.

Les potasseries où on a construit les nouveaux fours à calcination, et où on a appliqué les procédés perfectionnés d'évaporation sont moins incommodes que les anciennes.

Il serait désirable que dans toutes les villes, la police des canaux fût faite avec autant de soin que celle de la voie publique. Partout ils sont envasés et constituent des foyers d'infection, d'où se dégagent des miasmes dangereux pour les riverains. La couverture de ces égoûts devrait partout être admise en principe et poussée avec activité; ce serait le seul moyen de les assainir en les affranchissant des déjections par surface de toutes les immondices qui les encombent, et en y faisant circuler une eau aussi abondante que le permettraient les situations.

Il importerait aussi que les chômages n'aient pas lieu au moment des fortes chaleurs de l'été.

L'impulsion donnée au déplacement des cimetières et à leur translation dans de meilleures conditions hygiéniques se poursuit au grand avantage des populations.

En terminant, j'émettrai un dernier vœu, ce serait de voir les Commissions cantonales d'hygiène et les Commissions d'assainissement des logements insalubres fonctionner avec plus de zèle. Ces coopératrices intelligentes à l'amélioration du bien-être des populations et dont l'action est en même temps moralisatrice, devraient être stimulées et encouragées dans leurs utiles travaux par l'Administration supérieure.

Comme les années précédentes je profite de la présente occasion pour remercier MM. les Ingénieurs des Ponts-et-Chaussées, de leur concours, et pour vous prier, Monsieur le Conseiller d'État, de proposer au Conseil général dans sa prochaine session, le vote d'une allocation de 500fr. à titre de gratification aux deux gardes canaux de l'arrondissement de Lille, dont l'activité intelligente et la modération dans l'accomplissement de leurs fonctions ont été des plus utiles au service de la salubrité publique.

L'Inspecteur,

V. Meurein.

CONSEILS D'ARRONDISSEMENT.

SESSION DE 1869.

ANALYSE DES VŒUX.

ARRONDISSEMENT D'AVESNES.

Instruction primaire. — Vœu tendant à la création de salles d'asile dans les communes d'une population agglomérée de 2,000 âmes.

Bâtiments départementaux. — Vœux relatifs à l'allocation de divers crédits proposés par M. l'architecte du département pour la sous-préfecture d'Avesnes, les casernes de gendarmerie d'Avesnes et du Quesnoy, le tribunal d'Avesnes.

Bettignies. — Demande d'un secours départemental pour la reconstruction de l'église.

Routes impériales. — Le Conseil signale l'insuffisance des crédits d'entretien. Il demande, en outre, l'allocation des crédits nécessaires pour l'exécution des projets ci-après désignés :

1° *Route impériale N°* 2. — Rectification de la route impériale N° 2, dans la traverse d'Avesnes; — élargissement des ponts et passages des portes de France et de Mons, à Maubeuge; — Remaniement du passage dans les traverses de Maubeuge et d'Avesnes.

2° *Route impériale N°* 45. — Rectification et élargissement des passages militaires aux abords du Quesnoy;

3° *Route impériale N°* 49. — Rectification de la rampe de St.-Waast, et rechargement entre Maubeuge et Ferrière-la-Grande.

Routes départementales. — Vœux relatifs à l'exécution de travaux d'amélioration sur les routes N^os^ 5, 6, 12, 13 et 23; au classement des chemins de grande communication N° 42, partie comprise entre la route impériale N° 49 et Jeumont, et N° 72, de Landrecies au Nouvion; à la modification du tracé proposé par la compagnie du Nord, pour la déviation de la route N° 23, aux abords du Quesnoy, par suite de la construction de la ligne de Valenciennes à Aulnoye.

Chemins de grande communication. — Le Conseil sollicite l'allocation, sur l'exercice 1870, de divers crédits applicables aux travaux ci-après indiqués :

Chemin N° 20. — Rechargement aux abords de Fourmies;

Chemin N° 32. — Amélioration de la traverse d'Étrœungt;

Chemin N° 43. — Construction de trottoirs dans la traverse de Fontaine-au-Bois;

Chemin N° 72. — Traverse de Prisches; construction d'un aqueduc.

Vœux relatifs : 1° A la réduction du contingent des communes de l'arrondissement d'Avesnes dans les dépenses d'entretien du chemin N° 43;

2° A l'exonération des communes de Maresches, Wargnies-le-Grand et Jenlain, dans la répartition des frais d'entretien du chemin N° 78.

Chemins d'intérêt commun et chemins vicinaux ordinaires. — Vœux relatifs à l'augmentation des subsides alloués sur les fonds du département, pour l'entretien des chemins d'intérêt commun; à l'allocation d'un secours départemental pour l'exécution des travaux de rectification de la rampe d'Eppe-Sauvage sur le chemin N° 7.

Vœu tendant à ce que les chemins d'intérêt commun N^os^ 96, de Berlaimont à Villereau, 38, de Villereau à Orsinval et la partie du chemin N° 60, de Valenciennes à Orsinval, comprise dans l'arrondissement d'Avesnes, soient réunis sous un seul numéro;

Vœux relatifs au classement des chemins de Bousies à Preux-au-Bois, de La Capelle à Landrecies; à l'étude du projet de classement d'un chemin de Jeumont à Feignies par Marpent et Villers-Sire-Nicole.

Le Conseil demande à ce que les voitures à quatre roues soient autorisées à circuler avec deux chevaux, pendant la fermeture des barrières, sur les chemins vicinaux ordinaires et d'intérêt commun.

Il propose le maintien du tarif des prestations pour 1869.

Vœu relatif à l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires.

Chemins de fer. — Vœu tendant à ce que la section d'Aulnoye à Anor soit mise en exploitation en 1869, et à la prompte exécution des lignes de Valenciennes à Auluoye et d'Erquelines à Anor et Fourmies.

Vœu relatif à la concession d'une ligne de Cambrai à la frontière belge, par Le Quesnoy et Bavai.

Navigation. — Vœu relatif au rachat de la Sambre canalisée.

Gendarmerie. — Vœu relatif à la création d'une brigade à Bousies.

Race chevaline. — Vœu relatif aux encouragements pour l'amélioration de la race chevaline.

ARRONDISSEMENT DE CAMBRAI.

Instruction primaire.— Vœu tendant à l'augmentation des traitements des instituteurs-adjoints.

Chemin de fer ; nouveau réseau du Nord. — Le Conseil, ayant pris connaissance des différents projets qui lui sont communiqués par plusieurs Compagnies, émet le vœu que la préférence soit donnée à celle qui offrira les conditions les plus avantageuses et s'engagera à exécuter, dans un bref délai, le prolongement de Cambrai à la frontière belge, vers Mons et Dours, par Solesmes, Le Quesnoy et Bavay, de la ligne de Gannes à Cambrai.

Routes impériales.— Vœu pour l'augmentation du crédit d'entretien.

Routes départementales. — Avis favorable aux allocations demandées par MM. les Ingénieurs pour les travaux de grosses réparations et d'entretien à exécuter, en 1870, sur les routes départementales qui traversent l'arrondissement de Cambrai. Renouvellement du vœu émis, en 1868, pour le classement, parmi ces voies de communication, des chemins de grande vicinalité N^os^ 52, du Câteau à l'Arbre-de-Guise; 16 de Caudry à Solesmes; et des parties des N^os^ 15 et 59 comprises entre Ligny et Esnes et entre Caudry et Ligny.

Chemin de grande communication N° 43, de Solesmes à Landrecies ; révision des contingents communaux. — Avis contraire aux propositions de M. l'Ingénieur de l'arrondissement d'Avesnes ayant pour objet de réduire de 10 pour 100 les contingents fournis par les communes du même arrondissement d'Avesnes pour l'entretien de cette ligne et d'augmenter d'autant ceux des communes de Beaurain et de Solesmes qui appartiennent à l'arrondissement de Cambrai.

Petite vicinalité ; tarif des prestations.—A maintenir tel qu'il a été fixé pour 1869.

Chemin de Laurette à Oisy (Aisne).— Avis favorable au classement de cette voie comme prolongement du chemin d'intérêt commun N° 115, à l'allocation d'une subvention départementale de 1,100 fr., et à la désignation des communes du Câteau, de Câtillon et de Mazinghien comme devant contribuer à la dépense.

Chemins d'intérêt commun N^os^ 67 et 118; entretien; fixation des contingents communaux. — Avis favorable aux propositions de l'Administration voyère.

Chemins vicinaux ordinaires ; réseau subventionné.— Avis conformes à ceux émis par M. l'Agent-Voyer principal au sujet de diverses substitutions de chemins proposées par les Conseils municipaux de Clary, de Boursies, d'Anneux et de Mœuvres, et sur deux

demandes des Conseils municipaux de Masnières et de Rumilly pour nouveaux chemins à comprendre dans le réseau subventionné.

Personnel des agents-voyers.— Vœu tendant à ce que chacun des deux cantons de Cambrai soit pourvu d'un agent-voyer comme les autres cantons de l'arrondissement.

Service de la navigation.— Le Conseil appelle la sollicitude de l'Administration sur les moyens d'arriver à l'amélioration du service du halage.

Bâtiments départementaux.— Avis favorables . 1° Au projet (B) modifié, conformément aux observations de M. le Ministre de l'Intérieur, pour la reconstruction de la maison d'arrêt de Cambrai, sauf en ce qui concerne le dépotoir qui serait placé dans le chemin de ronde; et qui, dans l'intérieur d'un établissement de ce genre, ne peut présenter que des inconvénients au point de vue de la salubrité de l'établissement et du quartier; 2° aux propositions faites pour grosses réparations et travaux d'entretien aux bâtiments et au mobilier de la sous-préfecture, de la gendarmerie et des tribunaux de Cambrai, ainsi que pour le service des eaux (abonnement); et à la demande déjà plusieurs fois exprimée par M. le Président du Tribunal de commerce de Cambrai pour obtenir que le crédit annuel affecté aux menues dépenses de ce tribunal soit élevé, en raison de son insuffisance, de 500 à 1,200 fr.

Circonscriptions communales.— Avis favorable au projet de séparation de la commune de Câtillon, des hameaux du Rejet-de-Beaulieu, de la Laurette, de la Louvière, du Petit-Cambrésis et à leur érection, en commune distincte, avec les délimitations indiquées par la teinte jaune aux plans portant le N° 4 et la date du 7 janvier 1869.

Chambre consultative des arts et manufactures de Douai. — Avis contraire à la demande de conversion de cette Chambre en Chambre de commerce.

Service de la gendarmerie.— Renouvellement du vœu tendant à ce que la brigade de gendarmerie créée depuis plusieurs années pour le canton de Carnières et provisoirement détachée à Avesnes soit restituée au canton pour lequel elle a été formée, et qu'à défaut de bâtiment convenable pour la caserner au chef-lieu, elle soit placée sur un autre point de la circonscription, notamment à Avesnes-lez-Aubert où elle pourrait être facilement installée.

Reconstruction des églises de Séranvillers et de Beaurain.—Avis favorables aux demandes présentées dans l'intérêt de ces communes, à l'effet d'obtenir du département les secours qui leur sont nécessaires.

Race chevaline. — Avis contraire à la monte libre qui ne donne généralement que de mauvais produits, et demandant que le système des primes et des autorisations soit maintenu concurremment avec l'achat et la revente d'étalons départementaux.

Comice agricole et société d'émulation de Cambrai. — Renouvellement des vœux exprimés, chaque année, pour l'allocation départementale de 2,500 fr. attribuée au Comice, et celle de 500 fr. accordée à la Société d'émulation de Cambrai.

Société de secours mutuels des employés de commerce de l'arrondisse-

ment de Cambrai.— Le Conseil s'en rapporte à la sagesse du Conseil général pour la suite à donner à une demande de secours présentée par le Président de cette association.

Sourds-muets et jeunes aveugles.— Le Conseil appelle toute la sollicitude du Conseil général sur une pétition présentée par M. Delhaye, receveur municipal du Câteau, et contenant le vœu qu'une loi soit votée, dans la prochaine session du Corps législatif, pour rendre obligatoire, dans toute la France, l'instruction des sourds-muets et des jeunes aveugles.

ARRONDISSEMENT DE DOUAI.

Routes impériales. — Le Conseil signale le mauvais état de la route impériale N° 43. entre Dechy et Aniches.

Renouvellement du vœu pour l'élargissement de la traverse des fortifications de Douai.

Routes départementales. Chemins de grande communication et d'intérêt commun. — Renouvellement du vœu concernant la quotité relative de longueur et de dotation des routes et chemins de l'arrondissement.

Routes départementales. — Demande d'allocation des crédits proposés par M. l'Ingénieur pour l'entretien des routes départementales N^{os} 1, 3, 11 et 9.

Chemins de grande communication. — Renouvellement du vœu que les communes soient déchargées de la part qui leur est imposée dans les grosses réparations des chemins de grande communication.

Vœux pour l'achèvement de trottoirs sur le chemin N° 35, dans la commune de Flines.

Renouvellement du vœu pour que l'on remette en bon état de viabilité la partie du chemin de grande communication N° 10, à la charge du Pas-de-Calais.

Chemins d'intérêt commun. — Demande d'un crédit de 14.000 fr. pour grosses réparations au chemin d'intérêt commun N° 65.

Demande d'une subvention de 6,230 fr. pour améliorer les parties défectueuses du chemin N° 81.

Vœu pour que la part contributive des communes du Pas-de-Calais soit augmentée d'une manière plus équitable dans l'entretien du chemin N° 40.

Chemins vicinaux ordinaires. — Vœu pour que la voie de communication dans les fortifications de Douai, entre la porte de Lille et la sortie des eaux, soit classée et construite comme chemin de ceinture.

Demande que les communes soient autorisées à employer à la continuation des travaux en cours d'exécution sur les chemins vicinaux, les fonds provenant des rabais.

Subventions industrielles. — Renouvellement du vœu relatif aux subventions industrielles.

Tarif des prestations. — Avis favorable au maintien des évaluations actuelles.

Rivières et canaux. — Renouvelle le vœu qu'un abaissement du tarif soit accordé sur les canaux belges en faveur de la batellerie française.

Le Conseil renouvelle les vœux précédemment émis par lui, à l'effet d'obtenir la gratuité des voies navigables ;

Pour qu'une complète uniformité de classification et de tarif soit établie sur tous les canaux de l'Empire ;

Demande qu'un pont fixe soit établi sur la Scarpe, dans la ville de Douai ;

Émet le vœu, à l'occasion du pont de Férin, qu'il y ait une hauteur réglementaire pour tous les ponts, afin de ne pas gêner la circulation.

Le Conseil renouvelle les vœux émis par lui l'année dernière :

1° Pour l'approfondiseement de la Scarpe ;

2° Pour que le tirant-d'eau de 2 mètres ne soit pas obtenu par l'exhaussement du niveau.

Il demande de nouveau que la Scarpe soit rachetée par l'État le plus tôt possible ;

Il émet le vœu que l'État construise et achève, en 1870, le quai de déchargement, place du Rivage, à Douai ;

Que des garde-corps soient établis au pont du Moulinet, sur la Sensée.

Service hydraulique, — Renouvellement du vœu de 1868 concernant l'amélioration du desséchement de la vallée de la Scarpe.

Vœux relatifs à l'emploi annuel des contributions, à l'entretien de la Râche, du Godion, etc.; à l'établissement des rôles aux noms des fermiers, et à l'envoi gratuit aux propriétaires, d'un extrait des états de répartition, en ce qui les concerne ;

Vœu au sujet du curage de la Vieille-Sensée.

Édifices communaux. — Le Conseil donne son approbation aux projets suivants :

1° Restauration de la salle d'assises et de ses dépendances ;

2° Grosses réparations aux bâtiments du tribunal civil ;

3° Grosses réparations et améliorations aux bâtiments de la maison d'arrêt de Douai ;

4° Grosses réparations aux bâtiments de la gendarmerie de Douai ;

5° Appropriation des stalles dans l'écurie de la gendarmerie d'Orchies.

Le Conseil appuie la demande d'un crédit de 3,500 fr. pour les bâtiments de la sous-préfecture, et d'un autre crédit de 390 fr. pour le mobilier des bureaux.

Chemins de fer. — Il demande de nouveau que la gare de Somain soit couverte et qu'une passerelle soit établie au passage à niveau.

Il exprime de nouveau le vœu que les règlements soient modifiés en ce qui concerne le transport des colis à petite vitesse ;

Que le chemin de fer de Douai à Tournai, par Orchies, soit promptement concédé et exécuté.

Bureau de poste de Flines. — Demande d'une seconde distribution.

Banque de France. — Renouvelle le vœu qu'une succursale de la banque de France soit établie à Douai.

Chambre de Commerce. — Qu'une Chambre de Commerce soit créée à Douai.

Cadastre. — Que le cadastre soit révisé dans le département.

Le Conseil renouvelle les vœux suivants :

Code rural et embrigadement des gardes-champêtres. — Que les campagnes soient enfin dotées du code rural destiné à rendre de grands services, et qu'il soit procédé à l'embrigadement des gardes-champêtres.

Retraite des commissaires de police. — Que les commissaires de police soient appelés à jouir des droits à la retraite.

Plans d'alignement. — Que, pour toutes les communes du département, il soit dressé un plan d'alignement, que dans les campagnes toutes les rues reçoivent un nom et toutes les maisons un numéro.

Travail des enfants dans les mines. — Que le travail dans les mines soit réglementé comme il l'est dans les manufactures.

Allumettes chimiques. — Qu'une loi prohibe la vente de toutes les allumettes autres que celles fabriquées avec le phosphore amorphe ou toute autre substance ne présentant aucun danger.

Livrets d'ouvriers. — Que le livret soit rendu obligatoire pour tous les ouvriers et gens de service des deux sexes.

Traitement des employés de la sous-préfecture. — Demande une augmentation du fonds d'abonnement.

Race chevaline. — Demande le maintien du *statu quo*, s'en référant d'ailleurs à l'avis du comice agricole.

ARRONDISSEMENT DE DUNKERQUE.

Chemins de fer. — Le Conseil demande que le chemin de fer de Dunkerque à Furnes soit livré à la circulation dans le plus bref délai.

Il émet le vœu que le chemin de fer de Dunkerque à Calais passe par Bourbourg, puis se dirige sur Gravelines, et que le chemin de Gravelines à Watten ait la priorité d'exécution sur la ligne de Dunkerque à Calais.

Agriculture. — Le Conseil réclame de nouveau la suppression totale des droits de douane à l'entrée, sur les engrais et sur les machines et instruments agricoles.

Vœu tendant :

1° Au libre passage, sur les chemins de grande voirie, des troupeaux de moutons se rendant aux chemins vicinaux de leur parcours ;

2° Au maintien des subventions de 500 fr. et 600 fr. accordées par l'État aux sociétés d'agriculture ;

3° A l'allocation, auxdites sociétés, d'un subside départemental annuel de 2,500 fr. ;

4° A l'organisation, à Bergues, une année sur trois, d'un concours départemental d'animaux reproducteurs de la race flamande pure, au moyen d'un crédit de 2,000 fr. accordé par le Conseil général.

Étalons départementaux. — Le Conseil insiste pour l'abolition du système des étalons départementaux, et demande que le crédit départemental de 11,600 fr. affecté à l'amélioration de la race chevaline, soit réparti proportionnellement entre les arrondissements, pour être distribué en primes à l'industrie privée.

Instruction primaire. — Vœu renouvelé pour l'établissement d'une école au hameau de Lynck.

Le Conseil demande que l'État et le Département accordent à l'avenir, aux communes, des subventions égales à la moitié de la dépense de construction des maisons d'école.

Caisses d'épargne. — Vœu renouvelé pour que les déposants soient admis à verser 1,000 fr. au lieu de 300 fr., en une fois.

Caisse de retraite pour la vieillesse. — Le Conseil demande que les versements à la caisse de retraite pour la vieillesse soient facilités par tous les moyens possibles.

Ports maritimes. — Le Conseil émet le vœu :

1° Que les travaux décrétés en 1861, pour l'amélioration du port de Dunkerque, soient poussés avec la plus grande activité possible, et que la priorité d'exécution soit accordée au bassin de l'ouest ; qu'à cet effet, les démarches les plus actives soient faites auprès du gouvernement pour obtenir la libre disposition des terrains militaires ;

2° Que la passe d'entrée et le chenal soient approfondis par les moyens les plus puissants, même par l'action d'une drague, laquelle pourrait être également employée au dévasement du bassin du Commerce et de celui de la Marine ;

3° Que les crédits d'entretien et de grosses réparations des deux ports soient augmentés

Routes impériales. — Le Conseil signale l'insuffisance des crédits d'entretien ;

Il insiste pour l'abaissement de la hauteur du pont des glacis, sur la Basse-Colme, et pour l'élargissement de la traversée des fortifications de la place de Bergues.

Routes départementales. — Le Conseil sollicite le classement comme routes départementales :

1° De la portion du chemin N° 3, qui va de Bergues à Hondschoote, avec le chemin de l'Étoile ;

2° Du chemin N° 11, de Gravelines à Cassel ;

3° Du chemin N° 17, d'Hondschoote à Wormhoudt, et du chemin N° 66, qui le continue, jusqu'à la route N° 21 ;

4° Du chemin N° 1, de Loon à Watten, avec la petite portion du N° 3, d'Holque à Watten.

Chemins de grande communication. — Vœu pour l'allocation des crédits demandés par MM. les ingénieurs, en vue des travaux d'amélioration que réclament plusieurs de ces voies de communication.

Le Conseil demande de nouveau le classement, au rang des chemins de grande communication :

1° Du chemin de halage du canal de Bourbourg ;

2° Du chemin de Bergues à Bambecque, par West-Cappel ;

3° Du chemin d'Hondschoote à Rexpoëde, par Killem ;

4° Du chemin de Coppenaxfort à l'Asgaub ;

5° Du chemin qui lie la place d'Esquelbecq à la route impériale N° 16, dit pavé d'Esquelbecq ;

6° Du chemin de Wormhoudt à Arnêke, par Ledringhem ;

Le Conseil demande l'annexion, au chemin de grande communication N° 46, du chemin de Bourbourg au pont l'Abbesse.

Chemins vicinaux ordinaires et d'intérêt commun. — Le Conseil sollicite le classement d'office, comme chemin vicinal, puis d'intérêt commun, du chemin de Dunkerque à Gravelines. Il émet le vœu que l'allocation de 11,700 fr. pour entretien des chemins d'intérêt commun soit maintenu.

Le Conseil insiste pour l'exécution, en 1870, des travaux projetés par le service vicinal, en vertu de la loi du 11 juillet 1868, et s'élevant à la somme de 234,600 fr. Il exprime le vœu que, lors de la répartition supplémentaire du réseau subventionné, une large part soit attribuée à l'arrondissement de Dunkerque, dont les intérêts ont été négligés dans la première répartition.

Vœu pour la création d'un cinquième emploi d'agent-voyer.

Le Conseil croit devoir renvoyer à l'examen de M. le Conseiller-d'État, administrateur du département, la proposition de M. l'agent-voyer principal de l'arrondissement, tendant à l'augmentation des frais de tournée des agents-voyers, et à l'inscription au budget départemental, de l'intégralité de leurs émoluments.

Canaux. — Le Conseil émet le vœu :

1° Que les crédits d'entretien soient plus élevés ;

2° Que le tirant-d'eau soit augmenté sur tout le réseau des canaux du Nord, mais exclusivement par voie d'approfondissement ;

3° Que tous les droits de navigation soient radicalement supprimés.

Canal de Bourbourg. — Demande d'établissement d'un quai de déchargement sur la rive gauche du Jeu-de-Mail, et de construction d'un chemin de halage, sur une longueur de 734 mètres, en amont des fortifications de Dunkerque.

Vœu renouvelé pour la prompte ouverture du Vliet.

Le Conseil sollicite la prompte construction d'un pont, au lieu dit Moulin de Spycker, avec

larges subsides de l'État et du département, eu égard à l'insuffisance des ressources des communes intéressées.

Canal de la Haute-Colme. — Le Conseil signale l'insuffisance du crédit d'entretien et sollicite l'ouverture des gares d'évitement en projet.

Il renouvelle le vœu qu'il soit établi à Bergues, dans les fortifications, près la porte de Dunkerque, un sas mettant la Haute-Colme en communication directe avec le port de Bergues et par suite, avec le canal de Bergues et celui de Bergues à Hondschoote.

Canal de la Basse-Colme. — Vœu pour l'augmentation du crédit d'entretien et l'élargissement de l'embranchement d'Hondschoote près du port de cette ville.

Canal de Dunkerque à Furnes. — Vœu pour le rachat de ce canal et la construction d'un pont destiné à relier les communes de Rosendaël, Coudekerque-Branche et Téteghem.

Watteringues. — Le Conseil appuie la demande de la 4e section, tendant à ce que le gouvernement belge fasse exhausser les digues sur la rive nord du canal de la Basse-Colme, situé entre la frontière et le sas d'Houthem.

Il émet le vœu, qu'en principe, les watteringues refusent d'intervenir dans l'entretien des chemins de grande communication, que le contingent afférent à chaque commune soit fixé comme par le passé, et que la faculté soit laissée aux watteringues de se substituer aux communes auxquelles il serait jugé utile de venir en aide.

Postes. — Le Conseil s'associe à la demande de la commune de Bollezeele ayant pour objet la création d'un bureau de distribution de lettres en cette commune.

Société humaine, société Dunkerquoise, club des régates. — Vœu pour l'allocation, à ces sociétés, des subventions qu'elles obtiennent annuellement sur les fonds départementaux.

Édifices départementaux. — Le Conseil sollicite l'inscription, au budget départemental, des crédits nécessaires pour réparations à la caserne de gendarmerie de Gravelines et à la maison d'arrêt de Dunkerque, et acquisition d'un complément de mobilier pour l'hôtel de la sous-préfecture.

Comptes d'emploi du fonds d'abonnement et du fonds de non-valeurs. — Le Conseil donne acte à M. le Sous-Préfet, de la communication de ces documents.

Carte de l'arrondissement. — Le Conseil demande qu'une large subvention soit accordée à M. Ternant, agent-voyer principal, auteur d'une nouvelle carte de l'arrondissement, dont la publication serait éminemment utile.

ARRONDISSEMENT D'HAZEBROUCK.

Sociétés d'agriculture.— Vœu tendant à obtenir sur les fonds de l'État une somme de 600 fr., sollicitée par la Société d'agriculture d'Hazebrouck, pour être employée annuel-

lement aux primes des concours cantonaux d'animaux reproducteurs organisés par cette association.

Vœu à l'effet d'obtenir de l'État et du département la continuation des allocations qui sont annuellement accordées à ces sociétés.

Chambre consultative d'agriculture. — Vœu à l'effet d'obtenir un crédit de 200 fr. pour payer les frais de bureau de la Chambre consultative d'agriculture pendant l'année 1870.

Race chevaline. — Vœu exprimé à l'effet de maintenir, dans l'arrondissement d'Hazebrouck, le système des étalons départementaux actuellement en vigueur.

Vœu relatif à l'obtention de deux étalons de plus dans l'arrondissement dont l'un serait placé dans une commune du canton de Cassel et l'autre dans une commune d'un des cantons d'Hazebrouck.

Instruction primaire. — Vœu sur la nécessité de créer des écoles spéciales de filles dans les communes de Merris, Buysscheure, Zuytpeene, Lynde et Wallon-Cappel qui ont une population de 500 habitants.

Vœu sur l'obligation de créer dans les écoles mixtes un emploi de maîtresse pour diriger les travaux manuels.

Vœux sur la nécessité d'établir des écoles publiques dans les hameaux de Saint-Laurent à Steenvoorde; au Sec-Bois, à Vieux-Berquin; à la Basse-Rue, à La Gorgue; au Mont-Noir, à Saint-Jans-Cappel et au bas d'Hazebrouck à Hazebrouck.

Vœu à l'effet d'instituer dans les communes importantes une caisse des écoles.

Vœu à l'effet de supprimer le cumul des fonctions de clerc-laïque et d'instituteur pour les maîtres qui sont de la 1re et de la 2e classe.

Salles d'asile. — Vœu tendant à ce que toutes les salles d'asile distribuent des aliments chauds aux enfants reçus dans ces établissements.

Routes impériales. — Vœu tendant à ce que de grosses réparations soient faites, le plus tôt possible, le long de la route impériale N° 16, dans la partie comprise entre Hazebrouck et l'Hazewinde.

Même vœu en ce qui concerne la portion comprise entre Bailleul et l'Hazewinde, route impériale, N° 42, et même vœu relatif à de grosses réparations à exécuter entre Bailleul et Nieppe, même route.

Vœu relatif à une demande de plantation d'arbres le long de la route impériale N° 42, entre Meteren et l'Hazewinde.

Routes départementales. — *Route départementale N° 9, de Lille à Saint-Omer.*

Vœux : 1° A l'effet de continuer les remaniements dans la section comprise entre Estaires et Hazebrouck;

2° De reconstruire le pont-levis de la Meuse;

3° D'établir des zones en gravier entre Hazebrouck et Merville;

4° De continuer les réparations de la chaussée entre La Gorgue et Sailly;

5° D'acheter la maison Lahousse afin d'élargir la route à l'entrée d'Estaires ;

6° D'accorder le crédit nécessaire à l'entretien de la route.

Route départementale N° 16, de La Bassée à Estaires.— Vœu à l'effet d'obtenir une somme de 5,500 fr. pour l'entretien de la route.

Route départementale N° 17, d'Hazebrouck à Aire. — Vœu relatif à une demande de crédit de 7,500 fr. destiné à l'entretien de cette route.

Route départementale N° 20, de Cassel à la frontière. — Vœux à l'effet : 1° De continuer la construction de zones en empierrement le long du pavé de cette ville ;

2° De substituer un garde-corps en fer au parapet en maçonnerie qui surmonte la tête amont du pont situé sur l'Ey-Becque, à l'entrée de la place de Steenvoorde, travail qui doit coûter 800 fr ;

3° De voter le crédit annuel pour l'entretien.

Vœu à l'effet de ne plus planter des arbres le long des routes départementales qui ne sont pas assez larges, les plantations portant préjudice à la route et aux riverains.

Chemins vicinaux de grande communication. — 1° Vœu à l'effet d'obtenir un crédit de 3,000 fr. pour continuer le convertissement de l'empierrement en pavage à l'entrée d'Arnêke, le long du chemin de grande communication N° 11 ;

2° Vœu à l'effet d'obtenir un crédit de 4,000 fr. pour l'entretien du chemin de grande communication N° 18 ;

3° Vœu relatif à l'empierrement en pavage de la partie du chemin de grande communication N° 23, de Vieux-Berquin à la Branche-de-Merville ;

4° Vœu relatif au rechargement de la partie de cette chaussée comprise entre Outtersteene et Estaires ;

5° Vœu formulé pour obtenir une somme de 200 fr. destinée à recharger la section d'Outtersteene à Bailleul, chemin de grande communication N° 23 ;

6° Vœu relatif au crédit de 18,000 fr. destiné à l'entretien de cette ligne ;

7° Vœu tendant à obtenir un crédit de 3,700 fr. pour faire exécuter des grosses réparations au pont de la Borre-Becque (chemin de grande communication N° 33) ;

8° Vœu tendant à obtenir un crédit de 7,500 fr. pour l'entretien du chemin de grande communication N° 33 ;

9° Vœu tendant à obtenir un crédit de 3,300 fr. pour faire faire de grosses réparations au pont de la Meteren-Becque (chemin de grande communication N° 38) ;

10° Vœu relatif à l'entretien de cette ligne ;

11° Vœu tendant à ce que les accôtements et les fossés qui bordent la route N° 40 soient entretenus d'une manière toute particulière pendant l'année 1870 ;

12° Vœu à l'effet d'obtenir un crédit de 7,500 fr. pour l'entretien de cette ligne ;

13° Même vœu pour l'entretien du chemin N° 55, de Bailleul à l'Abeele ;

14° Même vœu en ce qui concerne l'entretien du chemin N° 56, de La Gorgue à Béthune ;

15° Vœu à l'effet de substituer un pavage à l'empierrement de la partie du chemin vicinal de grande communication N° 57, entre Vieux-Berquin et la station de Strazeele ;

16° Vœu tendant à obtenir un crédit de 7,000 fr. pour l'entretien de cette ligne ;

17° Vœu tendant à obtenir pendant l'année 1870 un crédit plus large que celui de l'année 1869, afin d'assurer d'une manière plus parfaite l'entretien du chemin N° 61 de Cassel à Lederzeele ;

18° Vœu à l'effet d'obtenir un crédit de 25,625 fr. afin de terminer pendant l'année 1870 le convertissement en pavage de l'empierrement de la lacune du chemin de grande communication N° 67, de Steenvoorde à l'Hazewinde.

Service de la navigation. — Vœu à l'effet d'obtenir la reconstruction de la tête aval du bassin du Grand-Dam et le détournement de la Bourre non navigable à l'aval de cette écluse.

Chemins de fer. — Vœu tendant à obtenir, dans le plus bref délai possible, le décret de prise de possession des terrains non bâtis dont la Compagnie du chemin de fer d'Hazebrouck à Poperinghe a besoin pour hâter l'exploitation de cette ligne.

Vœu tendant à ce que les enquêtes réglementaires sur l'avant-projet du chemin de fer de Berguette à Armentières soient prescrites le plus tôt possible.

Caisses d'épargne. — Vœu à l'effet d'obtenir des Sociétés d'agriculture le convertissement en livret de caisses d'épargne, des récompenses qu'elles donnent périodiquement aux ouvriers agricoles qui se sont le plus distingués par leur zèle, leur dévouement et l'assiduité au travail.

Vaccine. — Vœu à l'effet d'interdire d'une manière absolue l'entrée des écoles publiques aux enfants qui ne seraient pas munis d'un certificat du médecin constatant qu'ils ont été vaccinés.

Conseil d'hygiène publique et de salubrité.— Vœu tendant à obtenir un crédit de 120 fr. destiné à payer les frais de bureau, pendant l'année 1870, du Conseil d'hygiène publique et de salubrité de l'arrondisement d'Hazebrouck.

Sous-Préfecture ; élévation de classe. — Vœu tendant à ce que la Sous-Préfecture soit élevée à la 2e classe.

Gendarmerie ; augmentation de l'effectif. — Vœu pour l'établissement d'une brigade de gendarmerie à pied, à Hazebrouck, par adjonction à celle à cheval. Vœu pour l'augmentation de la brigade de Bailleul.

Bâtiments départementaux. — Vœux tendant à obtenir :

1° Un crédit de 2,000 fr. pour grosses réparations à exécuter à la caserne de gendarmerie et au dépôt de sûreté de Bailleul ;

2° Un crédit de 2,200 fr. pour grosses réparations à exécuter à la caserne de gendarmerie et au dépôt de sûreté de Cassel ;

3° Un crédit de 7,500 fr. pour grosses réparations à faire au Tribunal civil ;

4° Un crédit de 2,300 fr. pour grosses réparations à exécuter à la caserne de gendarmerie d'Hazebrouck ;

3° Un crédit de 4,000 fr. pour grosses réparations à exécuter à la maison d'arrêt d'Hazebrouck ;

6° Des crédits pour l'entretien annuel de ces bâtiments.

Marché aux bestiaux à Vieux-Berquin. — Avis favorable pour la création d'un marché aux bestiaux projetée à Vieux-Berquin.

Érection d'une chapelle au hameau de Nieppe (Renescure). — Avis favorable pour obtenir un crédit le plus large pour aider à la construction de la chapelle au hameau du Nieppe (commune de Renescure).

Chemin de Thérouanne à Cassel (Classement d'intérêt commun). — Avis tendant à l'ajournement de la construction et de l'entretien du chemin de Thérouanne à Cassel.

Rapport et délibération du Conseil. — Impression. — Vœu tendant à obtenir un crédit de 200 fr. pour l'impression du rapport de M. le Sous-Préfet et des délibérations du Conseil d'arrondissement.

Agrandissement de l'église de Winnezeele et construction d'une tour. — Avis favorable pour obtenir un crédit, le plus large possible, pour aider la commune de Winnezeele à agrandir son église et à construire une tour.

Tribunal civil d'Hazebrouck (Cartonnage des registres de l'état-civil). — Vœu tendant à obtenir, sur l'exercice 1870, un crédit de 200 fr. à l'effet de faire cartonner les registres de l'état-civil déposés au greffe du Tribunal d'Hazebrouck.

Chemins de fer ; concessions de ligne. — Vœu tendant à ce que la Compagnie du chemin de fer Nord-Est obtienne la concession d'une ligne de chemin de fer de Watten à Paris.

Demande présentée par les habitants de Flêtre, Meteren et Merris à l'effet d'annexer diverses parcelles de terrain à Strazeele. — Avis tendant à donner satisfaction aux habitants de Flêtre, Meteren et Merris, mais en réduisant les limites de la demande.

ARRONDISSEMENT DE LILLE.

Instruction primaire, — Propose de porter à 700 fr. le traitement des instituteurs ;

Demande que le bénéfice de la même mesure soit étendu aux institutrices.

Le Conseil déclare persister, avec une infatigable persévérance, dans un vœu des années antérieures pour que l'instruction primaire soit obligatoire en France.

Enseignement professionnel. — Le Conseil émet le vœu que le Gouvernement

fasse faire des études sur les meilleures conditions d'organisation de l'enseignement professionnel pour les femmes, notamment dans les grands centres manufacturiers.

École impériale des arts industriels et des mines de Lille. — Le Conseil émet le vœu que le Conseil général continue les allocations du département et que, d'accord avec la ville, le Conseil adopte les dispositions qui puissent assurer l'avenir de l'institution.

École des mines. — Le Conseil émet le vœu qu'il soit établi une école de mines à Lille, et qu'elle soit installée dans les bâtiments considérables, qui vont être libres, de l'ancienne Préfecture.

Mines. — Administration. — Le Conseil demande que l'administration des mines du Nord soit transportée à Lille, tout en conservant à Valenciennes un ingénieur ordinaire.

Conservatoire des Arts et Métiers. — Le Conseil émet le vœu qu'il soit établi à Lille, en face de la nouvelle préfecture, et aux frais du département, un conservatoire d'arts et métiers ;

Que la ville contribue en outre à cette œuvre par le don de tout ou partie du terrain nécessaire et du musée industriel qu'elle possède à l'hôtel-de-ville.

Salles d'asile. — Le Conseil émet de nouveau le vœu qu'il y a lieu d'exiger la création d'une salle d'asile dans les communes dont la population s'élève à 2,000 âmes.

École de médecine de Lille. — Le Conseil renouvelle le vœu que l'École de médecine de Lille soit érigée en Faculté.

Vaccine — Le Conseil émet le vœu que le service de la vaccine continue à faire de plus en plus l'objet de la sollicitude du Gouvernement.

Aubers. — Reconstruction de l'église. — Le Conseil appuie la demande d'un subside de 10,000 fr. pour la reconstruction de cette église, qui a été incendiée.

Herlies. — Restauration de l'église. — Appuie la demande d'un subside de 6,500 fr. pour les dépenses de restauration de cet édifice.

Avelin. — Reconstruction de l'église du hameau d'Ennetières. — Appuie la demande d'un subside de 10,800 fr. pour ces travaux.

Roncq. — Achèvement de l'église. — Appuie la demande d'un subside de 3,000 fr. pour cette dépense.

Caisses d'épargne. — Le Conseil renouvelle le vœu que le taux de l'intérêt soit porté de 3 1/2 à 3 3/4; que la disposition qui défend de verser plus de 300 fr. par semaine soit modifiée, et que les délais pour le calcul des intérêts soient abrégés.

Enfants assistés. — Le Conseil donne son assentiment aux mesures adoptées par l'Administration pour le service des enfants assistés et pour les secours à accorder aux filles mères.

Sociétés de secours mutuels. — Le Conseil donne son approbation au rapport de M. Ducrocq, sur la situation des sociétés de secours mutuels pour 1868.

Hospices et hôpitaux. — Le Conseil donne acte de la communication qui lui a été faite concernant les hospices et hôpitaux, et en constatant les efforts faits récemment à Marcq-en-Barœul et à Lomme pour doter ces deux localités d'établissements hospitaliers, le Conseil exprime l'espoir que ce charitable exemple trouvera des imitateurs.

Monts-de-piété. — Le Conseil donne son adhésion au projet d'établissement d'un mont-de-piété à Roubaix, et considère la mesure comme utile, afin d'arriver à la suppression des commissionnaires, qui sont des intermédiaires onéreux.

Armentières. — Le Conseil donne un avis favorable au projet de délimitation nouvelle à établir entre la ville d'Armentières et les communes d'Erquinghem-Lys, de la Chapelle-d'Armentières et d'Houplines, et détermine les points qui lui paraissent devoir former cette nouvelle délimitation.

Hameau du Blanc-Seau. — Le Conseil émet l'avis que, dans le projet de nouvelle délimitation entre les deux villes de Roubaix et de Tourcoing, il y a lieu d'adopter comme limite, non l'axe du canal, mais l'une des berges, afin de prévenir des doutes sur la compétence du juge-de-paix.

Chemins de fer. — Le Conseil émet un avis favorable aux propositions qui ont été présentées pour l'établissement de nouvelles lignes de fer de Leuze et d'Ath à Paris, d'Arras à Nancy et de Lens à Chimay, avec embranchements.

Demande que le principe de la garantie mixte d'intérêt, par l'État et les départements traversés, soit appliqué au nouveau réseau, sur les évaluations du coût kilométrique à faire par l'administration des ponts-et-chaussées.

Chemin de fer du Nord. — Le Conseil émet le vœu :

Que la gare Saint-Sauveur, à Lille, réservée jusqu'ici aux marchandises, soit ouverte au transport des voyageurs;

Qu'il soit établi, à la bifurcation des lignes venant de Tournai, Douai, Béthune, Abbeville, et bientôt de Valenciennes, une gare d'échange de voyageurs;

Qu'une station soit établie à Ste-Hélène, près la porte St.-André;

Que là où le chemin de Lille à Armentières traverse les routes impériales de Lille à Gand et à Roubaix, il soit établi des haltes en bois et qu'on pourrait rendre très-économiques.

Chemins de fer. — Émet le vœu, en ce qui concerne la ligne de Somain à Roubaix, que le tracé passe par Lannoy;

Que la compagnie anonyme du chemin de fer de Lille à Valenciennes soit rendue concessionnaire des nouvelles lignes demandées, de Templeuve à Hazebrouck par Seclin et Don, et de quatre branches partant d'Armentières, Lens, Carvin et Hénin-Liétard, pour aboutir à la ligne de Templeuve à Hazebrouck, près de Don;

Que les arrangements intervenus pour l'établissement des stations de Phalempin et d'Houplines reçoivent la plus prompte exécution possible;

Enfin, que de nouvelles et pressantes instances soient faites pour l'établissement d'une gare à Wasquehal.

Le Conseil émet le vœu que l'Administration mette à l'étude le projet d'un chemin de fer direct de Lille à Halluin et Menin, en passant par Marcq-en-Barœul et Bondues, Linselles et Bousbecques.

Routes impériales, — Le Conseil adopte la répartition proposée par M. l'Ingénieur en chef, pour l'emploi du crédit de 137,400 fr., affecté en 1870 aux routes impériales pour les parties comprises dans l'arrondissement de Lille;

Prie M. le Conseiller-d'État d'insister pour obtenir les nouveaux crédits dont la nécessité est démontrée par le rapport de M. l'Ingénieur;

Renouvelle le vœu, déjà émis les années précédentes, que la route impériale soit redressée entre Fournes et Haubourdin.

Le Conseil émet le vœu qu'une passerelle soit établie au-dessus du canal d'Aire à La Bassée, route impériale N° 41, près du pont tournant, à La Bassée, rue de Lens.

Routes départementales. — Le Conseil donne son approbation aux propositions que M. le Conseiller-d'État annonce l'intention de présenter au Conseil général, pour la répartition des ressources applicables aux routes départementales N^os^ 1, 2, 9, 14 et 19;

Insiste pour que les crédits demandés par MM. les ingénieurs pour la route N° 14, de Lille à Courtrai, soient maintenus, en raison de l'état déplorable de viabilité de cette route.

Chemins de grande communication. — Le Conseil donne son assentiment aux propositions de M. le Conseiller-d'État, pour la répartition des crédits subventionnels à appliquer aux chemins de grande communication;

Réitère le vœu du classement de la section du chemin de grande communication N° 9, entre la Croix-Blanche et la commune de Linselles.

Le Conseil émet le vœu que la ville de La Bassée soit exonérée de la subvention à payer pour l'entretien de la route de grande communication N° 62, d'Estaires à Don, cette route n'étant d'aucune utilité à la ville de La Bassée.

Le Conseil émet le vœu qu'un trottoir soit établi au plus tôt sur le chemin qui réunit le hameau du Blanc-Four à la commune de Roncq.

Chemins vicinaux d'intérêt commun et ordinaires. — Le Conseil donne son approbation aux propositions de M. l'Agent-Voyer en chef, pour le service de la petite vicinalité;

Demande qu'un pressant appel soit fait aux communes en retard de verser leurs contingeuts communaux;

Demande aussi que le Conseil général veuille bien, comme les années précédentes, accorder les subventions qui lui seront proposées pour faciliter aux communes le paiement de leurs contingents dans les dépenses de l'entretien des chemins d'intérêt commun;

Appelle l'attention de M. le Conseiller-d'État sur la nécessité de créer un personnel spécial de surveillance pendant toute la période d'achèvement du réseau projeté, mesure qui aura

pour conséquence d'assurer, dans l'exécution des travaux, la célérité et l'économie indispensables à l'achèvement de voies aussi éminemment utiles au développement agricole et industriel de l'arrondissement.

Chemins d'intérêt commun. — Le Conseil émet le vœu .

1° Que les chemins d'intérêt commmn de l'arrondissement soient achevés dans le plus bref délai ;

2° Que les Conseillers d'arrondissement soient appelés à faire partie des syndicats où l'on fixe le contingent à payer par les communes de leurs cantons respectifs, pour l'entretien des chemins d'intérêt commun et de grande communication.

Chemins vicinaux. — Le Conseil propose le maintien, pour 1870, du tarif des prestations adopté pour 1869.

Le Conseil émet le vœu que le chemin des Chats-Huants à Roncq soit immédiatement pavé.

Ville de Lille. — Le Conseil exprime le vœu que dans un délai aussi rapproché que possible, un double passage soit établi à la porte de Roubaix.

Navigation intérieure. — Le Conseil émet le vœu :

Que les droits sur les voies navigables soient entièrement supprimés ;

Que la navigation sur les canaux et rivières puisse avoir lieu également la nuit, par le fonctionnement des écluses pendant cette période de temps ;

Que les écluses, depuis l'embouchure de l'Aa, soient élargies de façon à permettre aux caboteurs de 3 à 400 tonnes, de circuler jusques Lille et Douai, et bientôt jusques Roubaix et Tourcoing ;

Qu'une enquête soit faite avant juillet 1870, par l'administration des ponts-et-chaussées, pour établir : 1° les avantages de ces améliorations; 2° les dépenses que nécessiterait ce travail et le meilleur mode à employer ;

Que les départements du Nord et du Pas-de-Calais fassent, s'il en était besoin, l'avance à l'État avec intérêts, et remboursable par annuités, de tout ou partie de la somme qui serait reconnue indispensable..

Le Conseil émet le vœu que notre système de voies navigables soit complété le plus tôt possible par la canalisation des rivières suivantes :

De la Haute-Deûle ou Souchez, jusques Lens ;
De la Clarence jusques Lillers et Chocques ;
De la Marque jusqu'à la Deûle.

Navigation. — Le Conseil insiste vivement sur le maintien, à l'état de port communal, du *bief actuel d'Hantay,* sur la Deûle.

Lignes télégraphiques. — Le Conseil demande la concession de nouveaux bureaux télégraphiques ;

Il émet le vœu que les taxes des dépêches pour les départements limitrophes soient abaissées.

Maison d'arrêt de Lille. — Le Conseil renouvelle le vœu que dans la maison d'arrêt de Lille, un corps-de-logis spécial soit approprié dans des conditions qui permettent à l'administration d'apporter à l'exécution des peines les adoucissements que comportent certains délits, notamment ceux de presse.

Tribunaux de commerce — Élections.— Le Conseil renouvelle le vœu que tous les électeurs patentés soient admis à voter pour les élections consulaires.

Tourcoing. — Tribunal de commerce. — Le Conseil appuie la proposition de création d'un tribunal de commerce à Tourcoing. Toutefois, le Conseil témoigne le regret que les deux villes de Roubaix et de Tourcoing n'aient pu s'entendre sur la création d'un seul tribunal à Roubaix, composé de juges choisis, moitié dans cette ville et moitié dans celle de Tourcoing.

Chambre de commerce de Douai. — Émet le vœu que la Chambre consultative des arts et manufactures de Douai soit érigée en Chambre de commerce.

Banque de France. — Le Conseil émet le vœu :

Que le privilége de l'émission de la Banque de France soit étendu à des banques régionales, avec des conditions semblables de garantie;

Que, s'il y a lieu, l'État procède du rachat de ce privilége, en imposant aux banques régionales le paiement, par annuités, d'un droit d'émission destiné à rembourser la Banqne de France du fractionnement de son privilége;

Que ces banques soient réparties de manière à pouvoir, suivant l'importance des besoins, desservir chacune, au minimum, un million d'habitants, au maximum, quatre;

Que s'il y avait impossibilité de racheter le privilége d'émission de la Banque de France, celle-ci soit au moins obligée d'augmenter beaucoup plus rapidement le chiffre de ses succursales, et de créer, dans les localités moyennes, des agences de crédit qui seraient établies avec un personnel moins nombreux et moins coûteux, dans un local loué; ces agences ne pourraient être obligées de négocier et de rembourser au-delà des sommes à fixer;

Que la Banque de France soit obligée d'établir, dans le délai de deux ans, à partir de janvier prochain, une succursale à Douai, à Cambrai, à Calais et à Saint-Omer; une agence de crédit à Armentières, Hazebrouck, Béthune, Seclin, Halluin et Maubeuge;

Que la Banque de France soit tenue, ainsi que tous les banquiers, de négocier les effets solvables portant les mentions de (sans frais, sans compte de retour), ou ayant des endos en blanc; qu'elle soit aussi tenue, dans l'intérêt du commerce, de négocier les valeurs à signatures solvables sur l'étranger, en se mettant en rapport avec les établissements analogues, et spécialement avec la Banque d'Angleterre et la Banque nationale de Belgique.

Postes. — Le Conseil demande : 1° Que des bureaux de poste soient établis très-prochainement à Wambrechies et à Baisieux; 2° que le service postal d'Armentières soit amélioré.

Contributions directes. — Patentes. — Le Conseil émet le vœu que le Gouvernement mette à l'étude les moyens d'arriver à la diminution progressive des impôts, et aussi de rechercher s'il ne serait pas possible de trouver une autre base d'impôt plus conforme a la position réelle et respective des contribuables.

Octrois. — Le Conseil émet le vœu :

Que les octrois soient abolis :

Qu'il soit pourvu au remplacement de leurs recettes par un accroissement de droits sur les produits manufacturés à la frontière, et qu'il soit établi un fonds communal dont bénéficieraient, non-seulement les localités dotées d'un octroi, et jusqu'à concurrence des revenus de ce dernier, mais dont jouiraient encore, pour le surplus, et proportionnellement, toutes les communes;

Qu'une enquête soit ouverte pour étudier les moyens les plus propres à résoudre cette importante question.

Tabacs. — Le Conseil persiste dans les vœux par lui exprimés l'année dernière :

1° Pour que les planteurs soient à l'avenir représentés dans la commission mixte;

2° Pour que l'attention du Gouvernement soit appelée sur la mauvaise qualité des tabacs, et pour que la régie soit invitée à améliorer et à surveiller davantage la fabrication des tabacs, comme à se montrer plus difficile dans le choix des cigares étrangers, de façon à faire remonter la qualité de ces cigares à celle des anciens types.

Roubaix. — Foires aux bestiaux. — Après examen d'une demande présentée par la ville de Roubaix pour l'établissement de deux foires annuelles aux chevaux qui se tiendraient les lundi, mardi et mercredi après le premier dimanche de Pâques, et les lundi, mardi et mercredi après le premier dimanche de septembre, le Conseil propose d'accueillir cette demande, mais sous la condition que les deux foires proposées ne se tiendront que le lundi et le mardi.

Race chevaline. — Le Conseil propose le maintien des dispositions actuelles pour les encouragements aux races de chevaux, et demande que, contrairement aux conditions des programmes en ce moment en vigueur, les étalons achetés et revendus par le département soient, comme les autres chevaux, admis dans tous les concours.

Fortifications. — Le Conseil insiste de nouveau et d'une manière très-pressante, sur le vœu déjà exprimé, tendant à obtenir, à titre de tolérance, la mise en culture des parties des terrains des fortifications susceptibles d'être mises en produit.

Gendarmerie. — Le Conseil émet le vœu qu'une brigade de gendarmerie soit établie à Halluin.

ARRONDISSEMENT DE VALENCIENNES.

Chemins de fer.— 1° *Ligne de Valenciennes à Aulnoye.*— 1° Émet le vœu que les formalités restant à remplir avant de commencer l'exécution des travaux, soient poussés avec plus d'activité, et que la mise en exploitation de cette ligne, qui devrait avoir lieu le 6 juillet 1870, n'éprouve pas plus d'une année de retard ;

2° Émet le vœu que la Compagnie soit invitée à présenter un projet de station au lieu dit le Poirier, territoire de Trith-Saint-Léger.

2° *Ligne de Lourches à Denain.*— Émet le vœu qu'il soit établi sur cette ligne des services publics de voyageurs et de marchandises.

3° *Ligne de Lille à Valenciennes.*— Émet le vœu que cette ligne puisse être livrée à l'exploitation dans le délai fixé par le décret de concession, qui expire le 11 juillet 1870.

4° *Ligne d'Anzin à la frontière belge, vers Péruwelz.*—Émet le vœu que le service du raccordement à Bruay soit fait par la Compagnie du Nord ou par la Compagnie de Lille à Valenciennes, de façon à faire concorder exactement les heures des trains.

Demande de nouvelles concessions. — Appuie très-vivement la demande ayant pour but la concession des trois lignes suivantes à la Compagnie du chemin de fer de Lille à Valenciennes :

1° Ligne de Saint-Amand à la frontière belge, dans la direction de Tournai ;

2° Ligne de Saint-Amand à Blanc-Misseron, par Fresnes et Condé ;

3° Ligne de Raismes au Câteau, par Solesmes et la vallée de la Selle.

Trains.— 1° Émet le vœu qu'à l'arrivée à Douai du train N° 29, partant de Paris à 6 heures 10 du soir, les voyageurs à destination de Valenciennes trouvent un train rapide qui les y transporte aussi promptement que possible ;

2° Émet le vœu pour le rétablissement d'un train du soir de Valenciennes vers Mons et Bruxelles.

Gare de Valenciennes. — Émet les vœux suivants :

1° Que le tracé de la route impériale N° 45 ne soit pas modifié aux abords du chemin de fer, c'est-à-dire que le passage à niveau existant actuellement soit maintenu ;

2° Qu'à raison des manœuvres de trains qui vont devenir encore bien plus nombreuses après l'établissement des nouvelles lignes de chemins de fer, la gare de Valenciennes soit reportée à droite de la route impériale N° 45, en sortant de la ville.

Routes impériales.— Renouvelle le vœu qu'un crédit annuel de 142,500 fr. soit alloué pour l'entretien des routes impériales dans l'arrondissement.

Émet le vœu que les sommes nécessaires soient accordées pour le remaniement de 900 mètres courants de chaussée pavée à la sortie de Saint-Saulve (route N° 29) et le remaniement de la chaussée de la route N° 45, entre Curgies et Jenlain.

Route impériale N° 48.— Émet les vœux suivants .

1° Que le remaniement restant à terminer entre Bruay et Escaupont, auprès du chemin particulier conduisant à la fosse Thiers, ait lieu le plus tôt possible, et qu'au besoin un crédit soit accordé sur l'exercice 1870 ;

2° Que le remaniement de la traverse de Bruay soit entrepris dans le délai le plus rapproché;

3° Que des mesures soient prises pour assurer un meilleur entretien et l'écoulement des eaux dans la traverse d'Anzin.

Route impériale N° 45. — Traverse de Valenciennes.— Émet le vœu que cette route soit élargie, rue de Lille, près le marché aux poissons , et rue du Quesnoy, au point de jonction des rues de Mons et Delsaux.

Route impériale N° 29.— Traverse de Valenciennes. — Émet le vœu que l'élargissement de cette route puisse avoir lieu aussitôt que possible : 1° près l'église Saint-Nicolas; 2° en face le marché aux herbes ; 3° et à l'entrée de la rue du Quesnoy.

Routes départementales. — Émet le vœu qu'une somme de 42,600 fr. soit accordée en 1870 pour l'entretien des routes départementales N^os^ 7, 8 , 10 et 24.

Appuie les demandes de crédit s'élevant à 37,300 fr. 10 cent. pour entreprendre ou continuer en 1870, sur les mêmes routes, divers travaux d'amélioration.

Chemins de grande communication. — Émet le vœu que les crédits nécessaires à l'entretien, en 1870, des chemins N^os^ 13, 21, 45, 49, 50 et 70, soient fixés à la somme totale de 80,500 fr.

Appuie les demandes de crédits s'élevant à 85,000 fr. pour l'exécution , en 1870, de travaux d'amélioration sur les chemins N^os^ 13, 21, 50 et 70.

Chemin N° 45.— Émet le vœu qu'un crédit soit alloué pour l'élargissement de la chaussée pavée, qui n'a que 2 mètres 50 de largeur sur 900 mètres courants.

Chemin N° 13.— Émet le vœu qu'un travail de déblai soit exécuté dans le plus court délai pour remédier aux dangers que présente ce chemin dans la traverse d'Hélesmes, à la jonction de la route vicinale N° 45.

Chemin N° 78, formant ceinture à l'Est de Valenciennes.— Avis sur la désignation des communes intéressées et la répartition des dépenses.

Chemin N° 34, d'Auberchicourt à Abscon — Avis sur une nouvelle désignation des communes intéressées et la répartition des dépenses.

Chemins N° 35, de Douai à Saint-Amand, et N° 47, d'Auberchicourt à Bugnicourt.— Maintient son avis de 1868 sur le travail de révision des contingents communaux.

Chemin d'intérêt commun *N° 60, de Valenciennes à Orsinval.* — Émet le vœu que le projet de pavage de la partie empierrée soit mis à l'étude.

Chemin dit du Sarteau entre Fresnes et Vieux-Condé.— Émet l'avis que ce chemin soit classé d'intérêt commun.

Chemin d'intérêt commun N° 34, de Neuville à Noyelles.— Avis sur la désignation des communes intéressées et la répartition des dépenses.

Chemin du hameau de Notre-Dame à Odomez. — Émet le vœu que le passage avec voiture soit autorisé sur la route frontière conduisant au chemin vicinal du Trieu d'Escaupont, aboutissant à la route impériale N° 48, sur le territoire de cette commune.

Chemins vicinaux ordinaires. — *Réseau subventionné.*— Émet le vœu que les 14 communes de l'arrondissement, qui n'ont pas de chemins classés dans les 1re et 2e catégories, soient appelées de nouveau à délibérer à ce sujet.

Canal de Mons à Condé.— Renouvelle le vœu que le crédit d'entretien soit ramené à 9,000 fr. à partir de 1870.

Rivière de l'Escaut.— Renouvelle le vœu que le crédit annuel d'entretien soit élevé à 125,000 fr.

Droits de navigation.— Renouvelle le vœu que toutes les voies navigables du Nord soient classées dans la seconde catégorie pour la perception des droits, et que ces droits soient progressivement abaissés jusqu'à leur suppression complète.

Scarpe inférieure.— Réitère avec les plus vives instances le vœu du rachat de cette rivière par l'État et de son approfondissement immédiat.

Halage.— Renouvelle le vœu que le halage soit réglementé.

Traction à vapeur. — Émet le vœu qu'un système de touage à vapeur soit étudié ou encouragé par l'État, sur la ligne de Mons à Paris.

Frais d'administration de la Sous-Préfecture.— Renouvelle le vœu que le fonds d'abonnement soit augmenté.

Société de charité maternelle de Valenciennes.— Émet le vœu que le subside de 500 fr. accordé annuellement à cette Société, par le Conseil général, lui soit continué en 1870.

Courses de Valenciennes.— Émet le vœu que les subsides annuels soient accordés pour 1870.

Race chevaline.— Émet les vœux suivants :

1° Suppression des étalons non approuvés ;

2° Maintien des étalons départementaux ;

3° Que les concours aient lieu pour les produits obtenus et non pour les étalons.

Travail des enfants.— Renouvelle le vœu qu'aucun enfant ne puisse être admis dans les ateliers avant l'âge de onze ans, et qu'en outre, son admission à cet âge, soit subordonnée à la condition qu'il saura lire et écrire.

Société impériale d'agriculture, sciences et arts de Valenciennes. — Émet

le vœu que les subsides annuels de 2,500 fr. pour l'agriculture, et de 500 fr. pour travaux scientifiques, soient accordés à cette Société sur les fonds départementaux de 1870.

Édifices départementaux. — Donne un avis favorable aux projets suivants proposés pour 1870 :

1° *Tribunal civil.*— Grosses réparations aux toitures	496	65
Achat d'objets mobiliers	570	»
2° *Tribunal de commerce* — Grosses réparations aux toitures, pose d'un calorifère	498	31
3° *Caserne de gendarmerie de Bouchain.*— Réparations aux toitures, aux cheminées, etc.	398	»
4° *Sous-Préfecture.*— Grosses réparations aux toitures	993	30
Achat d'objets mobiliers	1,171	»
TOTAL	4,127	26

École des mines à Valenciennes. — Émet le vœu que cette école puisse être ouverte le plus tôt possible.

Livrets d'ouvriers. — Émet le vœu que les livrets ne soient pas supprimés, et qu'au contraire ils soient étendus aux ouvriers agricoles.

BIBLIOTHÈQUE IMPÉRIALE IMPR.

TABLE DES MATIÈRES

CONTENUES DANS LE RAPPORT.

BIBLIOTHÈQUE IMPÉRIALE

A

Pages.

Agriculture. — Livrets. — Code rural 193
Alcools employés au vinage. — Réduction de droits 208
Aliénés. — Dépenses. 87
Id. Statistique 90
Allumettes chimiques 210
Aniche. — Église. — Demande de secours . . . 128
Animaux nuisibles. — Hannetonage 119
Architectes départementaux. — Traitements . . 24
Archives départementales. — Entretien 23
Id. Situation. — Dépenses. 101
Id. Proposition de vente de vieux papiers . . . 102
Armentières. — Agrandissement. 132
Asile d'Armentières. — Augmentation du prix de journée. 89
Asile d'aliénées de Bailleul. — Allocation de subside 130
Id. Receveur de l'asile 199
Assistance publique. — Bureaux de bienfaisance. 188
Associations agricoles 113
Assurance des propriétés départementales . . . 24
Aubers. — Église. — Demande de secours. . . . 122
Avelin. — Église. — Demande de secours. . . . 126
Avesnes-lez-Aubert. — Création de foires . . . 193
Aveugles (jeunes). — Institution impériale de Paris 97

B

Banque de France. — Succursale de Roubaix et de Tourcoing. 204
Id. Succursale à Douai . . . 204
Beaurain. — Église. — Demande de secours. . . 127
Belles actions. — Récompenses 135
Bettignies. — Église. — Demande de secours . . 125
Berlaimont. — Changements de foires 193
Bergues. — Concours départemental d'animaux de boucherie 116
Pages.
Bibliothèques administratives. 103
Blanc-Seau. — Projet d'annexion de ce hameru à Roubaix 167-168
Budget de 1870. — Ressources. 13
Bureaux d'assistance judiciaire 94

C

Cadastre. — Subventions aux communes 153
Caisse des retraites des employés de la Préfecture. — Situation. 160
Caisse des retraites des agents-voyers 160
Caisses d'épargne 180
Caisses d'assurances en cas de décès et en cas d'accident 179
Carte de l'arrondissement de Dunkerque. . . . 138
Casernes de gendarmerie. — Entretien. 16
Id. Grosses réparations 20
Caserne de gendarmerie à Cambrai. — Dépense arriérée 139
Catillon. — Distraction de quatre hameaux. . . 175
Caudry. — Création de foires 193
Chambres consultatives d'agriculture 112
Chambre consultative des arts et manufactures de Douai. — Proposition d'érection en chambre de commerce 203
Chambre consultative des arts et manufactures de Roubaix. — Proposition d'érection en chambre de commerce 204
Chasse (police de la). 209
Chemins de fer d'intérêt local. 216
Chemins de fer 212
Chemins de fer. — Frais d'études 136
Chemins d'intérêt commun N^os 34, 67 et 118. — Entretien. 73
Chemins vicinaux ordinaires. — Achèvement . . 74
Chemins vicinaux de grande communication . . 31
Chemins vicinaux. — Compte d'emploi des fonds subventionnels 47
Chemins vicinaux d'intérêt commun et ordinaires 66

Pages.

Chemins de grande communication. — Révision des contingents communaux 42
Chemins vicinaux. — Tarif des prestations . . . 219
Colonie de Mesnil-Saint-Firmin. 98
Colonie agricole de Mettray. 98
Commission historique. 109
Commissaires de police. — Caisse de retraites. . 179
Compte départemental de 1868 7
Concierges de la Préfecture. 134
Concierges des Palais-de-Justice de Lille, de Dunkerque et de Valenciennes. — Traitements . . 135
Concours régional agricole. 226
Concours d'animaux reproducteurs à Bourbourg. 199
Concours d'animaux de boucherie à La Villette . 198
Conseils d'hygiène et de salubrité 131
Conseil de Préfecture. — Greffe. — Frais de bureau et menues dépenses 134
Contributions directes de 1870. — Répartement . 4
Corps-de-garde de la Préfecture 25
Cour d'assises. — Tribunaux et justices-de-paix. — Menues dépenses 19
Courses de chevaux (Lille et Valenciennes) . . 116
Culte catholique. — Indemnités 101
Cultes protestant et israélite. — Subventions . . 101

D

Dépenses imprévues. 137
Dépôts de sûreté de Bailleul et de Cassel. — Entretien. 23
Dépôt de mendicité 95
Douanes. — Droits sur les tissus. 208
Doulieu. — Demande en séparation 175

E

École des mines de Valenciennes 178
École normale de Douai 143
École centrale des arts et manufactures. — Le jeune Detrois 110
École impériale d'arts et métiers de Châlons. . . 109
École de Cluny. — Enseignement spécial 149
École de médecine et de pharmacie de Lille . . . 112
École de médecine de Lille. — Projet d'érection en faculté. 177
École impériale des arts industriels et des mines de Lille 105
École vétérinaire d'Alfort. 118
Édifices départementaux. — Distribution d'eau. . 25
Élèves artistes 107
Élèves sages-femmes 111

Pages.

Emprunts départementaux 156
Enfants assistés. — Situation du service 78
Enfants assistés. — Inspection. 86
Enfants assistés. — Frais de séjour et dépenses de layettes 86
Épidémies. 133
Épizooties. 119
Établissement thermal de St.-Amand. 23
Exposé précis de la situation financière. 1
Étrœungt. Taxe municipale sur les chiens. . . 162
Exposition départementale d'agriculture. . . . 115

F

Faculté de Droit à Douai. 106
Fonds de non-valenrs et de réimpositions . . . 7
Fortifications. — Mise en culture des terrains. . 224
Frais de ventes mobilières. 147
Frais d'administration de la Préfecture et des Sous-Préfectures 14
Frais d'impression. 133

G

Gendarmerie. — Dépenses 16
Gendarmerie. — Dépenses arriérées. 141
Gratifications pour belles actions. 135

H

Haras. — Organisation du Cours d'histoire naturelle. 194
Hazebrouck — Élévation de classe de la Sous-Préfecture 162
Hazebrouck. — Hospice. — Cellules. 159
Herlies. — Église. — Demande de secours. . . 125
Hospices et hopitaux. 184
Hôtel de la Préfecture. — Entretien des bâtiments 14

I

Illuminations des édifices départementaux les jours de fêtes publiques 25
Impositions extraordinaires départementales. . 157
Impositions extraordnaires pour dépenses facultatives qui grèvent les communes. 159
Impression des procès-verbaux du Conseil général 133
Industrie des sucres. 207

Pages.

Industries houillère et métallurgique. 205
Industrie métallurgique. — Acquits à caution. . 206
Inspection académique. — Frais de bureau. . . 142
Inspection des pharmacies. 199
Instruction primaire. — Budget. 151
Instruction primaire. — Situation du service. . 142

J

Jury d'expropriatiou (Liste du). 224
Justices-de-paix. — Menues dépenses. 19

L

Lignes télégraphiques. 210
Lycées et Colléges. — Inspection. 141
Lycées de Lille et de Douai. — Bourses départementales. 142
Lycée de Lille. — Bourses pour l'enseignement spécial. 142

M

Maisons d'arrêt. — Entretien 23
Maisons d'arrêt. — Grosses réparations. 22
Maisons d'arrêt de Lille et de Douai. — Indemnité de logement aux aumôniers. 130
Maison d'arrêt de Cambrai. — Reconstruction. . 154
Maison de refuge du Bon-Pasteur, à Lille. . . . 94
Merckeghem. — Église. — Demande de secours. 127
Mont-de-Piété. 190
Monument à Gravelines (mausolée de Berbier de Metz) 109

N

Navigation intérieure. 221
Nivellement général de la France. 158

O

Observatoire impérial. — Commission pour l'étude des orages. 111
Orchies. — Restauration du beffroi. 129

P

Palais-de-Justice de Dunkerque. — Réclamation du sieur Darnet. 225

Pages.

Palais-de-Justica de Lille. — Remplacement des registres détruits. 131
Pallier, huissier de la Préfecture. — Règlement de pension 161
Pêche. — Décret du 25 janvier 1869. 224
Percepteurs — Remises. 179
Poids et mesures (Service des). 200
Pompes à incende. — Subventions. 120
Ports maritimes. 219
Postes (Service des). 205
Préfecture. — Nouvel hôtel. 155
— — Entretien des bâtiments. 14
— — Appropriation. 15
— — Entretien du mobilier. 26
— — Prise d'eau à la ville. 137
Prisons. — Indemnité de logement au directeur. 130
Procès-verbaux du Conseil général. — Impression 133
Produits éventuels extraordinaires. 158
Pyramides de Cysoing et de Denain. — Traitement des gardiens. 109

R

Race chevaline. 116
Race chevaline. — Société pour l'amélioration du cheval français 195
Renescure. — Église. — demande de secours. . 123
Roncq. — Église. — Demande de secours. . . . 124
Rôles et avertissements auxiliaires des fermiers. 137
Roubaix. — Établissement d'un tribunal de commerce 202
Roubaix. — Temple protestant. — Subside. . . 122
Roubaix. — Création de deux foires aux chevaux. 193
Routes impériales. 211
Routes départementales. — Entretien 27

Rapports des Chefs de service.

Rapport sur la navigation de la Belgique vers Paris. 437
— sur la navigation intérieure. 413
— sur la salubrité publique. 471
— sur l'industrie houillère et métallurgique 463
— sur le service hydraulique 401
— sur le service du chemin de fer du Nord. 371
— sur les chemins de fer. — Lignes nouvelles. 383
— sur les demandes de nouvelles concessions 376
— sur les chemins de fer d'intérêt local. . 391
— sur les ports maritimes 447
— sur les chemins vicinaux de grande communication. 299

Pages.

Rapport sur les chemins vicinaux ordinaires. . 351
— sur la substitution de pavages à des empierrements. 355
— sur la répartition du réseau complémentaire. 359
— sur le travail des enfants. 244
— sur le nivellement du département. . . 367
— sur les chemins d'intérêt commun . . . 323
— sur les routes départementales. 259
— sur les routes impériales 243
— sur l'instruction primaire 229

S

Salubrité publique 132
Sapeurs-Pompiers. — Secours 121
Secours à d'anciens employés et à leurs veuves. . 134
Secours pour construction d'églises. 122
Secours aux malades indigents 96
Secours de route aux voyageurs indigents. . . . 91
Secours. — Dépenses arriérées 140
Secours en cas d'extrême misère 98
Seranvillers. — Église. — Demande de secours. . 128
Service hydraulique 223
Société centrale de médecine 107
Société d'agriculture, sciences et arts de Valenciennes 104
Sociétés de charité maternelle 92
Société de patronage des jeunes libérés. 99
Sociétés de musiques et d'orphéons 105
Société du Prince Impérial 99
Sociétés de secours mutuels 92
Société d'émulation de Cambrai 104
Société d'encouragement pour l'amélioration du cheval français 195
Société des régates de Dunkerque 139
Société Dunkerquoise 105
Société humaine de Dunkerque 100
Société humaine de Gravelines 100
Société impériale des sciences de Lille. 103
Société impériale d'agriculture, sciences et arts de Douai 104
Société générale de patronage des orphelinats agricoles. 188
Société vétérinaire du Nord et du Pas-de-Calais. . 118
Société hippique française 194
Solesmes. — Foires. — Changement de jours . . . 193
Sourd-muets et jeunes aveugles 96
Sous-Préfectures. — Loyers 15
Sous-Préfectures. — Entretien. 15
Sous-Préfectures. — Grosses réparations 20

Pages.

Sous-Préfecture de Valenciennes. — Acquisition de mobilier. 26
Sous-Préfecture de Douai. — Acquisition et réparation de mobilier 27
Sous-Préfecture de Dunkerque. — Acquisition de mobilier 26
Sous-Préfecture de Dunkerque.—Vente de papiers inutiles 103
Sous-Préfectures. — Entretien du mobilier . . . 26
Statue du Prince Impérial. — Acquisition 122
Strazeele. — Demande d'annexion de parcelles de territoire 177
Subventions aux communes pour placer leurs malades indigents dans les hospices 124

T

Tabac (culture du). 195
Tarif des prestations. 194
Taxations pour travaux d'intérêt public. 136
Taxe personnelle 6
Travail des enfants dans les manufactures. . . . 138
Tribunaux de commerce. — Elections. 202
Tribunal de commerce de Roubaix. — Création. . 202
Tribunal de commerce de Tourcoing. — Projet de création 203
Tribunaux. — Entretien des bâtiments 23
Tribunaux. — Grosses réparations. 21
Tribunaux. — Menues dépenses 19
Tribunaux. — Mobilier. 18
Tribunaux. — Loyers 18
Tribunaux de Cambrai. — Travaux supplémentaires 225
Tribunal civil d'Hazebrouck. — Cartonnage de registres de l'état-civil 131

V

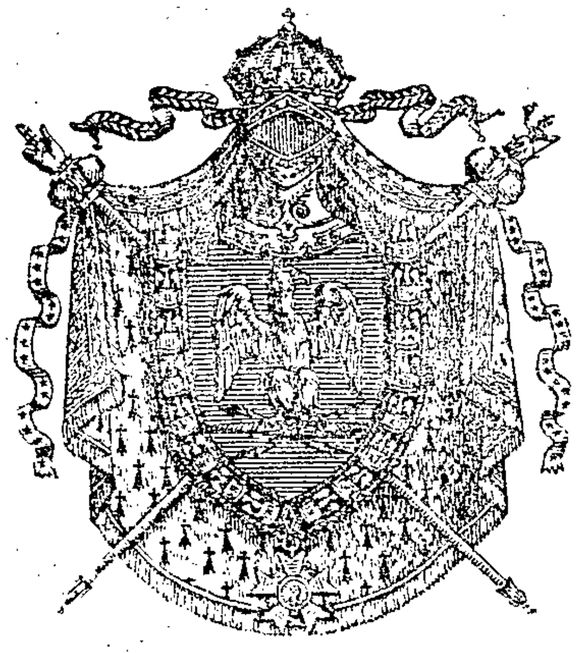
Vaccine 94
Vieux-Berquin. — Établissement de marchés aux bestiaux 194
Vœux des Conseils d'arrondissement :
Avesnes 479
Cambrai 481
Douai 483
Dunkerque 485
Hazebrouck 488
Lille. 492
Valenciennes 499

W

Winnezeele. — Église. — Demande de secours. . 124

Lille-Imp. L. Danel.

N



BIBLIOTHEQUE NATIONALE DE FRANCE
3 7531 02816631 3

A

Agriculture. - Livrets. - Code rural
Alcools employés au vinage. - Réduction de droits
Aliénés. - Dépenses
Aliénés. - Statistique
Allumettes chimiques
Aniche. - Eglise. - Demande de secours
Animaux nuisibles. - Hannetonage
Architectes départementaux. - Traitements
Archives départementales. - Entretien
Archives départementales. - Situation. - Dépenses
Archives départementales. - Proposition de vente de vieux papiers
Armentières. - Agrandissement
Asile d'Armentières. - Augmentation du prix de journée
Asile d'aliénées de Bailleul. - Allocation de subside
Asile d'aliénées de Bailleul. - Receveur de l'asile
Assistance publique. - Bureaux de bienfaisance
Associations agricoles
Assurance des propriétés départementales
Aubers. - Eglise. - Demande de secours
Avelin. - Eglise. - Demande de secours
Avesnes-lez-Aubert. - Création de foires
Aveugles (jeunes). - Institution impériale de Paris

B

Banque de France. - Succursale de Roubaix et de Tourcoing
Banque de France. - Succursale à Douai
Beaurain. - Eglise. - Demande de secours
Belles actions. - Récompenses
Bettignies. - Eglise. - Demande de secours
Berlaimont. - Changements de foires
Bergues. - Concours départemental d'animaux de boucherie
Bibliothèques administratives
Blanc-Seau. - Projet d'annexion de ce hameru à Roubaix
Budget de 1870. - Ressources
Bureaux d'assistance judiciaire

C

Cadastre. - Subventions aux communes
Caisse des retraites des employés de la Préfecture. - Situation
Caisse des retraites des agents-voyers
Caisses d'épargne
Caisses d'assurances en cas de décès et en cas d'accident
Carte de l'arrondissement de Dunkerque
Casernes de gendarmerie. - Entretien
Casernes de gendarmerie. - Grosses réparations
Caserne de gendarmerie à Cambrai. - Dépense arriérée
Catillon. - Distraction de quatre hameaux
Caudry. - Création de foires
Chambres consultatives d'agriculture
Chambre consultative des arts et manufactures de Douai. - Proposition d'érection en chambre de commerce
Chambre consultative des arts et manufactures de Roubaix. - Proposition d'érection en chambre de commerce
Chasse (police de la)
Chemins de fer d'intérêt local
Chemins de fer
Chemins de fer. - Frais d'études
Chemins d'intérêt commun N^{os} 34, 67 et 118. - Entretien
Chemins vicinaux ordinaires. - Achèvement
Chemins vicinaux de grande communication
Chemins vicinaux. - Compte d'emploi des fonds subventionnels
Chemins vicinaux d'intérêt commun et ordinaires
Chemins de grande communication. - Révision des contingents communaux
Chemins vicinaux. - Tarif des prestations
Colonie de Mesnil-Saint-Firmin
Colonie agricole de Mettray
Commission historique
Commissaires de police. - Caisse de retraites
Compte départemental de 1868
Concierges de la Préfecture
Concierges des Palais-de-Justice de Lille, de Dunkerque et de Valenciennes. - Traitements
Concours régional agricole
Concours d'animaux reproducteurs à Bourbourg
Concours d'animaux de boucherie à La Villette
Conseils d'hygiène et de salubrité
Conseil de Préfecture. - Greffe. - Frais de bureau et menues dépenses
Contributions directes de 1870. - Répartement
Corps-de-garde de la Préfecture
Cour d'assises. - Tribunaux et justices-de-paix. - Menues dépenses
Courses de chevaux (Lille et Valenciennes)
Culte catholique. - Indemnités
Cultes protestant et israélite. - Subventions

D

Dépenses imprévues
Dépôts de sûreté de Bailleul et de Cassel. - Entretien
Dépôt de mendicité
Douanes. - Droits sur les tissus
Doulieu. - Demande en séparation

E

Ecole des mines de Valenciennes
Ecole normale de Douai
Ecole centrale des arts et manufactures. - Le jeune Detrois
Ecole impériale d'arts et métiers de Châlons
Ecole de Cluny. - Enseignement spécial
Ecole de médecine et de pharmacie de Lille
Ecole de médecine de Lille. - Projet d'érection en faculté
Ecole impériale des arts industriels et des mines de Lille
Ecole vétérinaire d'Alfort
Edifices départementaux. - Distribution d'eau
Elèves artistes
Elèves sages-femmes
Emprunts départementaux
Enfants assistés. - Situation du service
Enfants assistés. - Inspection
Enfants assistés. - Frais de séjour et dépenses de layettes
Epidémies
Epizooties
Etablissement thermal de St.-Amand
Exposé précis de la situation financière
Etroeungt. Taxe municipale sur les chiens
Exposition départementale d'agriculture

F

Faculté de Droit à Douai
Fonds de non-valeurs et de réimpositions
Fortifications. - Mise en culture des terrains
Frais de ventes mobilières
Frais d'administration de la Préfecture et des Sous-Préfectures
Frais d'impression

G

Gendarmerie. - Dépenses
Gendarmerie. - Dépenses arriérées
Gratifications pour belles actions

H

Haras. - Organisation du Cours d'histoire naturelle
Hazebrouck - Elévation de classe de la Sous-Préfecture
Hazebrouck. - Hospice. - Cellules
Herlies. - Eglise. - Demande de secours
Hospices et hopitaux
Hôtel de la Préfecture. - Entretien des bâtiments

I

Illuminations des édifices départementaux les jours de fêtes publiques
Impositions extraordinaires départementales
Impositions extraordinaires pour dépenses facultatives qui grèvent les communes
Impression des procès-verbaux du Conseil général
Industrie des sucres
Industries houillère et métallurgique
Industrie métallurgique. - Acquits à caution
Inspection académique. - Frais de bureau
Inspection des pharmacies
Instruction primaire. - Budget
Instruction primaire. - Situation du service

J

Jury d'expropriation (Liste du)
Justices-de-paix. - Menues dépenses

L

Lignes télégraphiques
Lycées et Colléges. - Inspection
Lycées de Lille et de Douai. - Bourses départementales
Lycée de Lille. - Bourses pour l'enseignement spécial

M

Maisons d'arrêt. - Entretien
Maisons d'arrêt. - Grosses réparations
Maisons d'arrêt de Lille et de Douai. - Indemnité de logement aux aumôniers
Maison d'arrêt de Cambrai. - Reconstruction
Maison de refuge du Bon-Pasteur, à Lille
Merckeghem. - Eglise. - Demande de secours
Mont-de-Piété
Monument à Gravelines (mausolée de Berbier de Metz)
N
Navigation intérieure
Nivellement général de la France
O
Observatoire impérial. - Commission pour l'étude des orages
Orchies. - Restauration du beffroi
P
Palais-de-Justice de Dunkerque. - Réclamation du sieur Darnet
Palais-de-Justica de Lille. - Remplacement des registres détruits
Pallier, huissier de la Préfecture. - Règlement de pension
Pêche. - Décret du 25 janvier 1869
Percepteurs - Remises
Poids et mesures (Service des)
Pompes à incende. - Subventions
Ports maritimes
Postes (Service des)
Préfecture. - Nouvel hôtel
Préfecture. - Entretien des bâtiments
Préfecture. - Appropriation
Préfecture. - Entretien du mobilier
Préfecture. - Prise d'eau à la ville
Prisons. - Indemnité de logement au directeur
Procès-verbaux du Conseil général. - Impression
Produits éventuels extraordinaires
Pyramides de Cysoing et de Denain. - Traitement des gardiens
R
Race chevaline
Race chevaline. - Société pour l'amélioration du cheval français
Renescure. - Eglise. - demande de secours
Roncq. - Eglise. - Demande de secours
Rôles et avertissements auxiliaires des fermiers
Roubaix. - Etablissement d'un tribunal de commerce
Roubaix. - Temple protestant. - Subside
Roubaix. - Création de deux foires aux chevaux
Routes impériales
Routes départementales. - Entretien
Rapports des Chefs de service.
Rapport sur la navigation de la Belgique vers Paris
Rapport sur la navigation intérieure
Rapport sur la salubrité publique
Rapport sur l'industrie houillère et métallurgique
Rapport sur le service hydraulique
Rapport sur le service du chemin de fer du Nord
Rapport sur les chemins de fer. - Lignes nouvelles
Rapport sur les demandes de nouvelles concessions
Rapport sur les chemins de fer d'intérêt local
Rapport sur les ports maritimes
Rapport sur les chemins vicinaux de grande communication
Rapport sur les chemins vicinaux ordinaires
Rapport sur la substitution de pavages à des empierrements
Rapport sur la répartition du réseau complémentaire
Rapport sur le travail des enfants
Rapport sur le nivellement du département
Rapport sur les chemins d'intérêt commun
Rapport sur les routes départementales
Rapport sur les routes impériales
Rapport sur l'instruction primaire
S
Salubrité publique
Sapeurs-Pompiers. - Secours
Secours à d'anciens employés et à leurs veuves
Secours pour construction d'églises
Secours aux malades indigents
Secours de route aux voyageurs indigents
Secours. - Dépenses arriérées
Secours en cas d'extrême misère
Seranvillers. - Eglise. - Demande de secours
Service hydraulique
Société centrale de médecine
Société d'agriculture, sciences et arts de Valenciennes
Sociétés de charité maternelle
Société de patronage des jeunes libérés
Sociétés de musiques et d'orphéons
Société du Prince Impérial
Sociétés de secours mutuels
Société d'émulation de Cambrai
Société d'encouragement pour l'amélioration du cheval français
Société des régates de Dunkerque
Société Dunkerquoise
Société humaine de Dunkerque
Société humaine de Gravelines
Société impériale des sciences de Lille
Société impériale d'agriculture, sciences et arts de Douai
Société générale de patronage des orphelinats agricoles
Société vétérinaire du Nord et du Pas-de-Calais
Société hippique française
Solesmes. - Foires. - Changement de jours
Sourd-muets et jeunes aveugles
Sous-Préfectures. - Loyers
Sous-Préfectures. - Entretien
Sous-Préfectures. - Grosses réparations
Sous-Préfecture de Valenciennes. - Acquisition de mobilier
Sous-Préfecture de Douai. - Acquisition et réparation de mobilier
Sous-Préfecture de Dunkerque. - Acquisition de mobilier
Sous-Préfecture de Dunkerque. - Vente de papiers inutiles
Sous-Préfectures. - Entretien du mobilier
Statue du Prince Impérial. - Acquisition
Strazeele. - Demande d'annexion de parcelles de territoire
Subventions aux communes pour placer leurs malades indigents dans les hospices
T
Tabac (culture du)
Tarif des prestations
Taxations pour travaux d'intérêt public
Taxe personnelle
Travail des enfants dans les manufactures
Tribunaux de commerce. - Elections
Tribunal de commerce de Roubaix. - Création
Tribunal de commerce de Tourcoing. - Projet de création
Tribunaux. - Entretien des bâtiments
Tribunaux. - Grosses réparations
Tribunaux. - Menues dépenses
Tribunaux. - Mobilier
Tribunaux. - Loyers
Tribunaux de Cambrai. - Travaux supplémentaires
Tribunal civil d'Hazebrouck. - Cartonnage de registres de l'état-civil
V
Vaccine
Vieux-Berquin. - Etablissement de marchés aux bestiaux
Voeux des Conseils d'arrondissement:
Avesnes
Cambra **[...]**
Douai
Dunkerque
Hazebrouck
Lille
Valenciennes
W
Winnezeele. - Eglise. - Demande de secours