

# MÉMOIRE

A L'APPUI D'UNE DEMANDE EN CONCESSION

POUR L'ÉTABLISSEMENT

**D'UN CHEMIN DE FER DIRECT DE GAND A ANVERS ,  
PAR LOKEREN ET SAINT-NICOLAS.**

---

## UTILITÉ DU PROJET.

La nécessité d'établir un chemin de fer direct entre *Gand* et *Anvers*, par *Lokeren* et *St-Nicolas*, est depuis long-temps démontrée.

Ces deux grandes villes, distantes de  $9\frac{1}{2}$  lieues entre elles, le sont de 16 lieues par le chemin de fer actuel.

La différence de  $6\frac{1}{2}$  lieues par rail-way direct, économisera au moins une heure et demi de temps par voyage, et 30 p. % environ de la dépense dans les frais de transport, ainsi qu'on le verra par la suite.

Les avantages que je signale, s'appliquent également à nos relations avec l'Angleterre, les deux Flandres et la Flandre française, qui seront plus rapprochées d'une heure et demi du port d'Anvers et de la Hollande.

Ce projet relie au marché de Gand et au port d'Anvers les populations nombreuses du pays de Waes, dont les villes de *St-Nicolas* et de *Lokeren* sont les centres d'opération.

Si les foyers commerciaux, que ce projet met en communication, étaient moins importants, on pourrait soutenir que le rail-way, dont il s'agit, offrirait peu d'utilité; mais Gand est la seconde ville du pays sous le rapport de la population, et la première pour le nombre et l'importance de ses manufactures; elle est l'entrepôt naturel des échanges pour les produits du Hainaut et de la Flandre française avec la Hollande. Cette cité de 100,000 âmes, située au confluent de l'Escaut et de la Lys, doit être appelée à juste titre, le Manchester de la Belgique.

D'autre part, la ville d'Anvers, dont Napoléon voulait faire la capitale maritime du grand Empire, et qui peut être regardée comme le Liverpool de nos industrieuses provinces, renferme 80,000 habitants qui, de temps immémorial, ont les relations commerciales les plus suivies avec les Flandres et l'Angleterre, et traitent d'affaires avec les principaux ports du monde.

*Considérations à l'égard du chemin de fer actuel de Gand à Anvers.*

Le chemin de fer d'Ostende a eu pour but principal et essentiel de réunir les Flandres et Gand avec la Meuse, le pays de Liège, l'Allemagne et le Rhin, tandis que le rail-way du Nord au Midi relie directement le port d'Anvers avec l'Allemagne, la Capitale, le Hainaut et la France.

Un coup-d'œil sur la carte suffit pour bien se convaincre de cette vérité.

Ces deux lignes, ayant leur point d'intersection à Malines, ont donné naissance à une communication accidentelle entre Gand et Anvers.

On allèguera, peut-être, qu'accorder la concession du rail-way projeté, c'est nuire aux intérêts financiers du chemin de fer de l'État, en aliénant une partie de ses produits; mais il est à observer que si le trésor essuie, de ce chef, une perte minime dans les recettes des trois sections de Gand à Anvers, cette perte sera plus que compensée par les apports que la nouvelle communication offrira aux six sections de Gand à Bruges et Ostende, et de Gand à Courtray, Tournay et Mouscron vers Lille, rattachés le plus directement possible au pays de Waes, St-Nicolas, Lokeren et Anvers.

Le pays de Waes, les villes de Lokeren et de St-Nicolas seront reliés par un chemin de fer économique, qui leur ouvrira une communication directe avec Gand et Anvers, et sera pour l'État une source nouvelle d'avantages considérables.

Indépendamment de ce bienfait immense qui rapproche les populations, il ne faut pas oublier, qu'à l'expiration de la concession, l'État devient propriétaire du rail-way, à titre gratuit; et en outre, le gouvernement opérera une recette considérable à la Tête-de-Flandre, pour le passage de l'Escaut, par ses bateaux à vapeur, des marchandises et voyageurs du chemin de fer, sans augmentation de frais.

Une pareille objection ne peut donc être sérieusement soutenue. Le chemin de fer de l'État est l'accomplissement d'un fait matériel trop national pour qu'on puisse hésiter à accueillir les projets qui tendent à couvrir notre pays d'un réseau complet de rail-ways; tel est d'ailleurs l'esprit de notre législation en matière de communications: l'État n'accorde jamais de concession de routes, de canaux, ou de chemins de fer, sans stipuler expressément que les concessions accordées ne pourront jamais être un motif d'exclusion pour l'établissement de communications nouvelles. Si ce principe d'intérêt public est applicable lorsqu'il s'agit d'un concessionnaire, auquel une nouvelle route concurrente ne peut causer qu'un tort assuré, sans aucune compensation possible, à plus forte

raison doit-il être appliqué lorsqu'il ne s'agirait que de faire concurrence à une route appartenant à l'État, ce dernier trouvant sa véritable compensation dans l'intérêt général, dans l'augmentation des produits indirects sur la consommation et dans la plus-value des terrains de la contrée traversée.

*Tracé du rail-way projeté.*

Le point de départ de Gand ne saurait être mieux fixé qu'à la droite de la porte d'Anvers, en face de l'ancienne citadelle. — Cet emplacement est le plus proche du centre de la ville ; il offre un accès facile au commerce pour le transbordement des marchandises entre le chemin de fer projeté, l'Escaut et le canal de Terneuze.

De ce point le tracé se dirige en ligne droite sur Lokeren, en amont de cette ville, en faisant un angle imperceptible à Beirvelde.

On a essayé de placer la direction du rail-way, entre Lokeren, Waesmunster et St-Nicolas, mais il existe entre ces villes un large plateau, élevé de 30 mètres au-dessus du bassin de la Durme, qui aurait forcé à l'adoption d'une rampe de plus de 5 millimètres par mètre, et occasionné des déblais et remblais considérables, tandis qu'à la gauche de la chaussée de Gand à Anvers, l'élévation de la crête de partage se réduit à 16 mètres. C'est par ce motif que le tracé a été reporté à l'amont de Lokeren ; de cette manière, le pont mobile, qu'il sera nécessaire d'établir sur la Durme, gênera moins la navigation de cette rivière, plus active en aval qu'en amont de cette ville.

De Lokeren, la route se dirige en ligne droite sur St-Nicolas qu'elle touche au Nord, en traversant la route provinciale de St-Nicolas à Hulst.

Entre St-Nicolas et Anvers, le rail-way suivra également la ligne droite, en traversant la grande route au hameau dit Vosse-Kot, pour aller aboutir à la Tête-de-Flandre, au midi des fortifications.

Le nivellement de ce tracé n'offre aucune pente qui dépasse  $2\frac{1}{2}$  millimètres par mètre ; je pense, dès lors, qu'il est inutile d'entrer ici dans des détails à ce sujet.

*Traversée de l'Escaut.*

La traversée de l'Escaut aura lieu, soit par les bateaux à vapeur de l'État, soit par ceux du concessionnaire, construits de manière à assurer convenablement le service des voyageurs.

Les waggons de marchandises seront transportés avec leur chargement, d'une rive à l'autre de l'Escaut.

*Mouvement commercial.*

Malgré l'économie de temps et d'argent qu'offre au commerce l'établissement de cette communication rapide, on ne peut admettre que celle-ci s'appropriera tous les transports du chemin de fer actuel entre Gand et Anvers ;

D'abord le service des voyageurs et des marchandises qui seront dirigés sur Anvers, sera naturellement interrompu pendant la saison des glaces ; l'exploitation de cette période sera restreinte au service des stations intermédiaires.

En outre, il arrivera que des voyageurs, partant de Gand pour Anvers et voulant visiter également dans la même journée, Bruxelles, Louvain, Malines ou le pays de Liège, parcourront en grande partie la route actuelle ; on ne doit donc pas calculer le mouvement présumé du commerce et des voyageurs de la communication projetée d'après les relations existantes entre Gand et Anvers, mais principalement d'après les relations respectives de St-Nicolas, de Lokeren et du pays de Waes, avec chacune de ces deux grandes cités commerciales et industrielles.

Ces différentes considérations me conduisent à estimer à 154,000 personnes, le nombre des voyageurs parcourant une fois la distance entière entre Gand et Anvers.

En prenant pour base des prix de transport, par kilomètre, les coefficients de 4 centimes pour la classe de waggons, 6 pour les chars-à-bancs et 9 pour les diligences, y compris le passage de l'Escaut, on aurait le produit suivant, le rail-way ayant 48 kilomètres de longueur développée, et les voyageurs étant casés comme suit :

154,000	}	22,000 voyageurs en diligences, payant fr. 4-32.	fr. 95,040
		42,000 id. en chars-à-bancs,	2-88. . . 120,960
		90,000 id. en waggons,	1-92. . . 172,800

Le mouvement des marchandises entre Gand, Anvers et le pays de Waes, ainsi que le transport du bétail, des voitures, des articles dits de diligence, finances et valeurs, avec remise à domicile, sont évalués à 12,000 tonneaux, qui seraient taxés d'après le tarif développé au cahier des charges projeté ; et dont le montant présumé s'élève à . . . 111,200

Produit total . . . . fr. 500,000

Après avoir ainsi exposé ce que pourrait produire l'exploitation des transports par la voie nouvelle, en s'appuyant sur un tarif qui procure au com-

merce une notable réduction de prix pour le transport des voyageurs et des marchandises, entre les diverses localités du pays de Waes, il faut examiner maintenant, si les recettes peuvent couvrir suffisamment les frais d'établissement et d'exploitation de la nouvelle route.

*Dépenses d'établissement du chemin de fer.*

On a vu que le mouvement annuel présumé est évalué à 154,000 voyageurs et à 12,000 tonneaux de marchandises.

Pour offrir au commerce toutes les facilités désirables, il sera moyennement établi, dans le cours de l'année, cinq départs de voyageurs, par jour, de chaque ville; à ce compte, il y aurait environ 42 voyageurs par convoi.

D'après ces bases, un rail-way de 1<sup>m</sup>,10 de largeur de voie, capable de supporter un matériel approprié à un transport moyen de 75 à 100 voyageurs par locomotive sera amplement suffisant.

Les estimations qui suivent sont établies sur ces données.

Acquisitions de terrains pour le corps de la route, emprunts, dépôts, propriétés bâties, plantations, engrais, chemins de décharge, enregistrements, transcriptions, estimés . . . . .	720,000
Travaux de terrassements et ouvrages d'art pour le chemin de fer et ses dépendances, ponts, traverses de route et chemins, aqueducs, rigoles, etc. . . . .	490,000
Rail-way à une voie avec places d'évitement, plateaux tournants, réservoirs excentriques, etc. . . . .	900,000
Dépendances, tels que bâtiments pour locomotives, marchandises, voyageurs, bureaux pour l'exploitation, etc. . . . .	390,000
Frais d'administration, conduite des travaux, enquêtes, etc. . . . .	75,000
Imprévu, 10 p. % . . . . .	257,000
Ensemble . . . . . fr.	<u>2,832,000</u>
Intérêts des avances de capitaux pendant l'exécution . . . . .	143,000
Montant des dépenses d'établissement . . . fr.	<u><u>2,975,000</u></u>

*Matériel nécessaire pour le transport des voyageurs et des marchandises.*

Les 154,000 voyageurs et les 12,000 tonneaux de marchandises transportés d'une extrémité à l'autre de la route, avec cinq départs obligés par jour de

chaque ville, nécessiteront le matériel suivant, eu égard à l'accumulation aux jours de fête et de marchés :

- 10 locomotives ;
- 6 diligences ;
- 18 chars-à-bancs ;
- 24 waggons ;
- 20 waggons à marchandises ;
- 6 camions ;

dont le coût, y compris un atelier de réparations muni des outils nécessaires, ainsi que les grues, balances et objets divers pour opérer le chargement et le déchargement des marchandises, est estimé à la somme de . . . fr. 500,000

Intérêts des capitaux pendant l'exécution . . . . . 25,000

Montant des dépenses du matériel. . . . . fr. 525,000

Après avoir déterminé le mouvement éventuel des transports, ainsi que le matériel propre à les effectuer, on peut établir des appréciations de dépenses pour l'exploitation du chemin de fer.

Dans les évaluations qui vont suivre, sont comprises les sommes à valoir pour le renouvellement successif des ouvrages et dépendances de la route et du matériel d'exploitation.

*Chemin de fer.* — Entretien, réparations, police . . . . . fr. 55,000

*Locomotives.* — Entretien, réparations, combustible, personnel. 100,000

*Voitures.* — Entretien, réparations, transport à domicile. . . 55,000

*Frais de perception, administration générale* . . . . . 45,000

Total . . . . . fr. 255,000

Le produit des recettes étant de . . . . . 500,000

Partant, il reste pour couvrir les intérêts des capitaux à émettre  
la somme de . . . . . fr. 245,000

Ce qui, pour les 3,500,000 fr. nécessaires à l'établissement du chemin de fer et de son matériel, représente aux capitalistes, un intérêt de 7 p. %.

Cette déduction détermine la solution du problème.

### CONCLUSION.

Le projet est d'une incontestable utilité.

Au beau réseau de chemins de fer, si hardiment entrepris par l'État, il

ajoute une voie nouvelle qui part de la cité la plus industrielle pour aboutir à la ville la plus commerçante de notre pays.

Il ouvre une communication aussi profitable au gouvernement qu'aux localités si peuplées de la Belgique, qui s'appuient d'un côté sur Gand et de l'autre sur Anvers.

Il procure aux voyageurs de toutes les classes, le moyen de se transporter en moins d'une heure et demie de Gand à Anvers, et d'aller en une demi-heure de Gand à Lokeren et d'Anvers à St-Nicolas.

Il est nécessaire au progrès industriel, puisqu'il doit activer les affaires dans une contrée déjà en possession d'immenses ressources.

Les grands intérêts agricoles, manufacturiers et commerciaux des deux Flandres, de la province d'Anvers et du pays de Waes, font donc une loi de sa prompte exécution.

C'est par tous ces motifs réunis que j'ai été amené à étudier ce projet, et à en faire l'objet d'une demande en concession.

Bruxelles, le 24 juillet 1841.

**G. DE RIDDER.**