

MINISTÈRE DES
TRAVAUX
PUBLICS
BIBLIOTHÈQUE

CHEMIN DE FER

DU

Paris de Waes.

1842

*Imprimerie et Lithographie de
J. Delfosse,
Rue d'Assaut, 16. Bruxelles.*

C
7
0
0
5
8
2

B
84

CHEMIN DE FER



DU PAYS DE WAES.

AUTORISÉ PAR ARRÊTÉ ROYAL DU 16 NOVEMBRE 1842.

1842.



BRUXELLES,

IMPRIMERIE DE J. DELFOSSE, LITHOGRAPHE DE LA COUR, RUE D'ASSAUT, 16.



I

(ACTES OFFICIELS.)

PROCÈS - VERBAL DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE,

INSTITUÉE PAR ARRÊTÉ MINISTÉRIEL EN DATE DU 8 OCTOBRE 1841,

Pour l'examen du projet présenté par M. DE RIDDER, ingénieur en chef de l'État;

Pour la construction, par voie de concession, d'un chemin de fer direct, à moyenne section, d'Anvers à Gand, par St-Nicolas et Lokeren.

SÉANCE DU 5 JANVIER 1841.

Présents : MM. J.-J. VAN DEN HEEKE-DELAFAILLE, président ; G. LEGRELLE ; DAVID-DE BOUE ; BIRON OSY ; CATTEAUX-WATTEL ; DEVRIES-VERMEYLEN ; J.-P. CASSIERS ; P.-A. BOEYÉ ; DE MUNCK-MOERMAN ; ROELS-DAMMEKENS ; VAN NAEMEN-BOEYÉ ; VERMEULEN-DONS et VERHAEGHEN-DE NAYER, membres.

MM. WOLTERS, ingénieur, faisant fonctions d'ingénieur en chef des ponts et chaussées, en cette province ; et De Ridder, auteur du projet, assistent à la séance.

La séance est ouverte à onze heures du matin.

Il est d'abord donné lecture, 1^o de l'arrêté réglementaire sur les demandes en concession de péages, en date du 29 novembre 1836 ;

2^o De l'arrêté de M. le ministre des travaux publics, en date du 8 octobre 1841, N^o 2588, ordonnant l'ouverture de l'enquête sur le projet de construction par voie de concession de péages, d'un chemin de fer d'Anvers à Gand, présenté par M. l'ingénieur en chef De Ridder.

D'après cet arrêté, la commission doit se livrer à un examen comparatif dudit

projet, et de celui présenté dans le temps, par les sieurs Guillery, frères, pour la construction d'un chemin de fer, de St-Nicolas à Termonde, avec un embranchement sur Lokeren, et émettre son avis sur les questions suivantes :

1° *Le chemin de fer de l'État, reliant déjà les villes de Gand et d'Anvers, et la demande en concession d'un chemin de fer de St-Nicolas à Termonde, avec un embranchement sur Lokeren, ayant reçu un accueil favorable lors de l'enquête ouverte à cet effet, y a-t-il utilité publique à ouvrir le chemin de fer projeté d'Anvers à Gand, par St-Nicolas et Lokeren ?*

2° *Le rabais de l'adjudication portera-t-il sur la durée de la concession ou sur la hauteur des péages demandés ?*

La commission prend communication des pièces composant les deux projets susmentionnés, et qui consistent en ce qui concerne celui d'un chemin de fer d'Anvers à Gand, par St-Nicolas et Lokeren, en :

1° Un mémoire descriptif évaluation des dépenses;

2° Un cahier des charges avec tarif;

3° Une carte générale du tracé, faisant suite au mémoire descriptif; et

4° Un plan détaillé du tracé avec profil en long, en cinq feuilles; et en ce qui concerne le projet d'un chemin de fer de St-Nicolas à Termonde avec embranchement sur Lokeren, en :

1° Un devis estimatif de la dépense;

2° Un cahier de charges avec tarif des péages;

3° Un plan du tracé projeté;

4° Un plan de nivellement.

La commission, après s'être assurée que les formalités prescrites par les art. 8 et 9 de l'arrêté réglementaire du 29 novembre 1836 ont été remplies, prend connaissance :

1° Des observations consignées aux deux registres ad hoc, ouverts dans les provinces d'Anvers et de la Flandre orientale :

a. Par le sieur J.-B. Rogiers, écrivain à Sinay, qui demande que le tracé entre St-Nicolas et Lokeren soit plus rapproché de l'aggloméré de la commune de Sinay, qu'il soit établi une station dans cette commune, et que le tracé général soit aussi plus rapproché de l'aggloméré des communes d'Oostacker, Loochristy, Seven-Eecken, Exaerde, Sinay, Moerbeke, Stekene, St-Gilles, Nieukerke, Vracene, Beveren, Melsele et Zwyndrecht;

b. Par les bourgmestre et échevins de Beveren, qui demandent que le chemin ne passe qu'à environ 400 mètres du marché de Beveren, ainsi que l'indique un second projet que l'auteur leur aurait communiqué officieusement;

c. Par le conseil communal de Tamise, qui demande que la station projetée à St-Nicolas, au côté nord-ouest de la ville, soit établie du côté sud-ouest, et le plus près possible du hameau de Hoog-Cameren;

2° D'une requête des bourgmestre et échevins de Beveren, ayant pour objet la même réclamation que celle consignée par eux au registre ouvert dans la province d'Anvers;

3° Des observations présentées par les bourgmestre et échevins de Waesmunster, et tendant à ce que le chemin passe par cette commune;

4° D'une délibération du conseil communal de Loochristy, émettant l'avis que l'établissement du chemin de fer projeté serait préjudiciable à cette commune, en ce qu'il la priverait de ses autres moyens de transport, et que son tracé s'écarte trop de l'aggloméré des communes les plus populeuses, entre Gand et Anvers,

pour que cet ouvrage puisse être considéré comme étant d'une utilité générale;
5° D'une délibération au conseil communal de *Seven-Eecken*, contenant le même avis què celui du conseil communal de *Loochristy*.

La discussion est ouverte sur la première question, à savoir : *Si le chemin de fer de l'État, reliant déjà les villes de Gand et d'Anvers, et la demande en concession d'un chemin de fer de St-Nicolas à Termonde, avec embranchement sur Lokeren, ayant reçu un accueil favorable lors de l'enquête ouverte à cet effet, il y a utilité publique à ouvrir le chemin de fer projeté?*

M. Van Naemen-Boeyé propose que la commission se prononce pour l'affirmative, pour les motifs :

1° Que le chemin de fer nouveau, en traversant dans sa partie centrale une contrée populeuse, agricole et industrielle, et en reliant DIRECTEMENT quatre villes importantes, a une utilité toute spéciale, que le chemin de fer de l'État ne saurait offrir;

2° Qu'au moyen de ce chemin de fer, projeté principalement dans l'intérêt du pays de Waes, la distance d'Anvers à Gand comparée à celle par le chemin de fer de l'État, réduit le parcours d'environ six lieues et demie, ou à peu près des deux cinquièmes du trajet actuel par Malines;

3° Que le temps consacré au trajet entre Gand et Anvers se trouvera réduit de moitié, attendu que ce trajet ne se fait aujourd'hui qu'en trois heures ou trois heures et demie, et qu'il se fera par le chemin de fer nouveau en une heure et demie au maximum;

Et que, par suite de cette réduction de parcours, les frais de transports des voyageurs et des marchandises seront considérablement diminués;

Qu'on ne peut déduire un motif d'exclusion de la concurrence du projet en discussion, avec le chemin de fer de l'État;

Qu'on doit considérer que le chemin de fer de l'État constitue pour le pays de Waes une espèce d'expropriation, en ce qu'il le prive d'une circulation dont il était en possession de temps immémorial;

Qu'en outre, le pays de Waes supporte, dans la proportion des contributions qu'il paye, les charges du chemin de fer de l'État; que dans cet état de choses, on ne pourrait sans injustice criante, empêcher le pays de Waes de se créer un chemin de fer qui lui serait spécial, et qui, du reste, s'il réduit d'une part la circulation du chemin de fer de l'État, lui apportera d'autre part de fortes compensations, en reliant le pays de Waes à deux des principaux points du rail-way de l'État, à Gand et à Anvers;

4° Que le projet nouveau est plus satisfaisant pour les relations du pays de Waes avec Gand que celui des sieurs Guillery, puisque le trajet entre St-Nicolas et Gand est direct et n'a que 31 kilomètres de développement, tandis que d'après le projet des sieurs Guillery, il y aura un trajet de 46 kilomètres, indépendamment du très-grave inconvénient d'une solution de continuité à Termonde;

5° Que le projet nouveau relie St-Nicolas à Anvers par un tracé direct de 19 kilomètres, tandis que par le projet des sieurs Guillery, le parcours de St-Nicolas à Anvers serait de 68 kilomètres.

M. Cassiers expose que la mise à exécution du projet en examen procurera de grands avantages au pays de Waes, et spécialement aux villes manufacturières et commerçantes de St-Nicolas et Lokeren, en leur procurant une communication directe entre les villes de Gand et Anvers, pour le transport des objets pondéreux; qu'outre que ladite ville de St-Nicolas renferme à elle seule 85 fabriques,

dont 57 de cotonnette, les marchés de cette ville et de celle de Lokeren sont des plus considérables du pays; il appuie les observations qu'il communique à l'assemblée de deux états dont il conste que les quantités des céréales vendues actuellement sur le marché de ces villes, s'élèvent à environ 180,000 hectolitres, celles des graines oléagineuses à environ 44,000 hectolitres, et celles du lin à environ 125,000 kilogrammes; et qu'enfin l'industrie cotonnière seule occupe dans le pays de Waes 20,000 ouvriers; et donne une production annuelle de fr. 9,000,000.

M. David-De Boue fait observer que la ville de St-Nicolas n'étant pas située sur une rivière, tous les objets pondéreux doivent s'y transporter par voiture, et que l'établissement du chemin de fer projeté amènera plus facilement sur son marché les produits agricoles de la rive gauche de l'Escaut, et entre autres l'orge dont nous avons besoin pour l'alimentation de nos brasseries; qu'on ne doit pas perdre de vue que cette fertile contrée (la Zélande) appartient pour plus des deux tiers à des propriétaires belges; qu'enfin la population du pays de Waes s'élève à 158,647 âmes, et paye annuellement en impôts à l'État fr. 1,989,212, tandis que la contrée qui traverse le chemin de fer de Gand à la limite de la province vers Malines, n'a qu'une population de 109,936 âmes, payant fr. 1,254,475 d'impôts.

M. Legrelle fait observer que le projet des frères Guillery n'avait pour but que de relier les villes de Lokeren et de St-Nicolas et quelques communes du pays de Waes avec la station du chemin de fer à Termonde, et qu'il n'a rien de commun avec le projet en examen, qui présente le même résultat, sous le rapport de la mise en communication avec le chemin de fer de l'État, et de bien plus grands avantages, sous les autres rapports.

L'assemblée adoptant les considérations émises par MM. Van Naemen-Boeyé, Cassiers, David et G. Legrelle, émet à l'unanimité l'avis qu'il y a utilité publique à ouvrir le chemin de fer projeté, quoique les villes de Gand et d'Anvers soient déjà reliées par le chemin de fer de l'État, et que la demande de concession d'un chemin de fer de St-Nicolas à Termonde, avec un embranchement sur Lokeren, ait reçu un accueil favorable lors de l'enquête à laquelle elle a été soumise.

Sur la question : *Si le rabais de l'adjudication portera sur la durée de la concession ou sur la hauteur des péages demandés*, l'assemblée émet aussi à l'unanimité l'avis que le rabais doit porter sur la hauteur des péages demandés, attendu que ce mode offre plus d'avantage pour le public.

La discussion étant ouverte sur la hauteur *maxima* des droits à percevoir, M. Cassiers propose que la commission émette l'avis qu'il soit ajouté au cahier des charges de la concession : que le gouvernement aura le droit de racheter la concession, moyennant le paiement aux concessionnaires de deux fois le montant de la dépense de l'établissement.

Cette proposition, appuyée par M. Cassiers et combattue par M. David, est mise aux voix et *rejetée* par dix voix contre deux; M. Legrelle s'étant abstenu.

M. Catteaux-Wattel propose que la commission émette l'avis qu'il soit inséré dans le cahier des charges, une clause portant que lorsque la moyenne d'une série de cinq années donnera un produit net excédant quinze pour cent du capital, la moitié de cet excédant viendra en diminution du tarif des péages pour les années suivantes.

M. Boeyé combat cette proposition, comme étant de nature à éloigner la concurrence, lors de l'adjudication de la concession.

M. Legrelle fait observer qu'après avoir diminué le tarif, il faudrait le reporter à son ancien taux, si son produit diminuait, et qu'il est préférable de ne pas limiter les bénéfiques éventuels de la concession.

Ladite proposition étant mise aux voix, est adoptée par sept voix contre six.

La commission émet ensuite *l'avis unanime*, que les péages demandés comme maximum du taux à fixer par l'acte de concession, ne sont pas trop élevés, et que, moyennant que le rabais de l'adjudication porte sur le tarif de ces péages, ainsi qu'elle le propose, la durée de la concession peut convenablement être fixée à quatre-vingt-dix ans.

Passant à l'examen des observations auxquelles le projet a donné lieu pendant son dépôt à l'inspection du public, l'assemblée émet l'avis unanime, qu'il n'y a pas lieu d'avoir égard à celles présentées par le sieur J.-B. Rogiers et par les conseils communaux de Loochristy et Seven-Eecken.

Concernant la demande de la commune de Beveren, tendant à ce que le tracé soit rapproché de l'aggloméré de cette commune, M. De Ridder, auteur du projet, fait connaître que les observations présentées en faveur de cette localité l'ont porté à étudier d'une manière approfondie, la possibilité de la modification demandée; que ses études l'ont conduit à reconnaître que Beveren et ses affluents ont assez d'importance pour motiver un allongement de 3 à 400 mètres, et qu'on peut, sans entamer des propriétés d'une importance exceptionnelle, diriger le tracé sur Beveren; et le rapprocher aussi davantage de St-Nicolas.

Il remet en conséquence à la commission un nouveau plan, en trois feuilles, portant les numéros 3, 4 et 5, et portant la date du 2 janvier 1842, contenant l'indication du tracé modifié de la partie du projet, comprise entre la Tête-de-Flandre et Lokeren.

Après l'examen, l'assemblée se prononce à l'unanimité en faveur de la partie de ce nouveau tracé, comprise entre la Tête-de-Flandre et St-Nicolas.

Délibérant sur les demandes des communes de Waesmunster et Tamise, tendant respectivement à ce que le tracé soit dirigé sur la première de ces communes et rapproché de la seconde, l'assemblée émet par douze voix contre une, l'avis qu'il y a lieu d'adopter le tracé proposé par l'auteur du projet, avec les modifications indiquées par lui au nouveau plan de la partie comprise entre la Tête-de-Flandre et Lokeren.

Séance levée à 3 heures.

(Signé) MM. VAN DEN EEKE-DELAFAILLE.

G. LEGRELLE.

DAVID-DE BOUE.

BAFOI OSY.

CATTEAUX-WATTEL.

DEVRIES-VERMEYLEN.

J.-P. CASSIERS.

P.-A. BOEYÉ.

DE MUNCK-MOERMAN.

ROELS-DAMMEKENS.

VAN NAEMEN-BOEYÉ.

VERMEULEN-DONS.

VERHAEGHEN-DE NAYER.

DEVIS ET CAHIER DES CHARGES,

POUR LA CONSTRUCTION, PAR VOIE DE CONCESSION DE PÉAGES,

D'UN CHEMIN DE FER DIRECT

D'Anvers à Gand, par Saint-Nicolas et Lokeren.

ARTICLE 1^{er}.

La tête du chemin de fer à Gand sera établie en dehors de la porte d'Anvers, vis-à-vis de l'ancienne citadelle, à un point aussi rapproché que possible de la porte de la ville. Cette station pourra être reliée, par un embranchement, à l'Escaut et au canal de Terneuzen. Tracé du chemin de fer.

A Anvers, la station sera établie en face du débouché de la rue dite Canal-au-Beurre.

De Gand, le tracé se dirige en ligne droite sur la gauche de Beirvelde, entre la ferme dite Nieuwe-Hofstede et celle de Poelaere; à cet endroit, le rail-way formera un angle imperceptible, pour se diriger de nouveau, par un alignement droit, au nord de Lokeren, à environ 360 mètres du pontceau dit Steene-Brugge, sur le Oude-Lede.

A Lokeren, le rail-way se courbera entre la chaussée de Gand et la Durme. Il franchira cette rivière au moyen d'un pont-levis, à 400 mètres environ de distance du pontceau susdit.

De ce point, le tracé se dirigera en ligne droite jusqu'au chemin de Waesmunster à Sinay, à 415 mètres environ de distance au nord de la chaussée de Gand à Anvers.

A cet endroit, le rail-way formera un angle imperceptible pour se diriger sur St-Nicolas, par un alignement droit, passant à 150 mètres environ du Paddenschoot-Hof, et qui se prolongera jusque dans la station de cette ville.

Cette station débouchera, soit au Hof-straet, soit au Plaisant-straet, au choix de l'administration communale.

Le chemin de fer se dirigera ensuite en ligne droite sur Beveren, à 110 mètres environ au midi du Geestelyk-Hof.

De ce point, le chemin de fer traversera en courbe le Bosch-straet, à 580 mètres du centre de la place de Beveren, et ira aboutir en ligne droite à 100 mètres de la Tête-de-Flandre, au midi des fortifications, de manière à communiquer avec l'Escaut par un embarcadère spécial.

ART. 2.

Dimensions générales.

Le rayon minimum des courbes de raccordement des alignements sera de 300 mètres.

Le chemin de fer, sur toute son étendue, n'offrira nulle part plus de 1 1/2 millimètre de pente par mètre, excepté entre Lokeren et la Tête-de-Flandre, où l'inclinaison pourra atteindre 3 1/2 millimètres. A tous les changements d'inclinaison, il sera effectué des raccordements propres à adoucir le passage d'une pente à l'autre.

ART. 3.

La largeur de la voie sera de 1^m.10, avec des accotements d'une largeur générale de 1^m.20; le chemin de fer sera construit à une seule voie, avec des gares ou places d'évitement de 150 mètres de longueur, établies à Beirvelde, Lokeren, St-Nicolas et Beveren, afin d'assurer convenablement le service.

Il sera pratiqué, dans les stations de Gand, de Lokeren, de St-Nicolas et à la Tête-de-Flandre, des voies de chemin de fer d'une longueur totale d'environ 1,500 mètres, pour le stationnement des voitures et des waggons; et, à Anvers, sur le quai de l'embarcadère, sur une étendue de 400 mètres au plus, pour pouvoir communiquer avec les entrepôts du concessionnaire.

Aux quatre grandes stations, il y aura des plateaux tournants, pour faire passer les convois sur le chemin de fer ou les en retirer. L'espacement des entre-voies sera au moins de 2 mètres.

ART. 4.

Fossés et talus.

Le long du chemin de fer, partout où les crêtes extérieures seront en remblai ou en déblai, mais à une hauteur moindre que celle à laquelle les eaux pluviales et autres peuvent s'élever, il sera creusé des fossés, dont l'ouverture et la profondeur seront en rapport avec le volume d'eau qu'ils peuvent être dans le cas de devoir contenir.

Les talus latéraux, tant en déblai qu'en remblai, seront établis suivant une inclinaison d'au moins autant de base que de hauteur.

Aux endroits où les talus en remblai seront exposés à l'action d'un courant, ils seront revêtus de parements en maçonnerie de pierres sèches, ou du moins protégés par des fascinages, des clayonnages ou des enrochements destinés à en garantir le pied de tout affouillement.

ART. 5.

Traverses de routes
et chemins.

Le chemin de fer, aux intersections des routes ou chemins, sera établi de niveau avec leur axe; si, pour faire passer le rail-way, il est nécessaire de modifier le profil longitudinal de ces routes ou chemins, il pourra être établi des pentes et

rampes jusqu'à concurrence d'une inclinaison de 3 centimètres par mètre. Cette modification ne pourra avoir lieu sans une autorisation spéciale du département des travaux publics ou des administrations des communes intéressées.

Des barrières, surveillées par un garde, seront placées à la rencontre de ces routes ou chemins par le rail-way.

Barrières.

Les rails traversant les routes, s'affleureront avec le dessus de la chaussée et des deux accotements. A cet effet, les routes seront établies transversalement, suivant le profil longitudinal du chemin, et pavées entre et le long des rails sur toute leur largeur.

ART. 6.

Il sera construit sous le chemin de fer des ponts, pontceaux, aqueducs ou siphons en nombre suffisant, et dont le débouché sera déterminé d'après le volume d'eau auquel chacun d'eux devra livrer passage.

Pont et pontceaux.

Le cas échéant, le concessionnaire sera seul responsable de tout dommage quelconque, qui pourrait être causé à des tiers, soit par l'effet de la position de ces ouvrages d'art, soit parce que le débouché, ménagé au passage des eaux, ne serait pas suffisant, et tous dommages-intérêts de ce chef tomberaient à sa charge exclusive.

ART. 7.

Le chemin de fer franchira la Durme à Lokeren, au moyen d'un pont-levis, qui offrira à la navigation un passage de 6^m.50 au moins, et une section totale qui ne sera pas inférieure à celle du pont existant déjà dans cette localité.

Le concessionnaire sera tenu de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation n'éprouve aucune difficulté pendant l'exécution des travaux, et pour que ce service puisse se faire et se continuer conformément à ce qui est prescrit pour les ponts mobiles du chemin de fer de l'État.

ART. 8.

Tous les ouvrages d'art, sans distinction, seront exécutés conformément aux règles de la bonne construction; ils seront établis sur de bonnes et solides fondations, appropriées d'ailleurs à la nature du sol.

Leurs abords seront, en cas de besoin, mis en état de résister à l'impulsion des eaux.

ART. 9.

Les rails seront en fer malléable, de la forme dite *américaine*; les locomotives ou voitures ne devant pas dépasser un poids de 8 1/2 tonneaux, les rails pèseront 16 kilog. par mètre courant; leur longueur sera, en général, de 4^m.80 ou de 4 mètr. au moins; la partie destinée à porter les roues aura au moins 4 1/2 centimètres de largeur. Ils seront fixés sur des traverses en bois, au moyen de boulons taraudés. Les extrémités des rails reposeront sur des semelles en fer malléable, de 20 centimètres de longueur au moins, boulonnées sur les traverses.

Rails.

Les traverses en bois seront espacées de 80 centimètres entre elles; elles auront au moins 1^m.80 de longueur, 0^m.25 de largeur et 0^m.12 à 0^m.13 d'épaisseur.

Traverses en bois.

ART. 10.

Bâtiments
de l'exploitation.

De 2,500 en 2,500 mètres, ou approchant, il sera construit une maison de cantonnier.

Il sera établi, en outre, quatre maisons, pour la surveillance des intersections des grandes routes et du pont de la Durme.

Ces maisons seront appropriées de manière à assurer convenablement le service de l'exploitation, et construites avec toute la solidité nécessaire pour en assurer la durée.

Un bâtiment pour la direction de l'exploitation sera construit, soit à Gand, soit à la Tête-de-Flandre, dans la station du chemin de fer.

A partir de Gand, il sera placé des bornes kilométriques sur toute l'étendue du chemin de fer.

ART. 11.

Matériaux
et mode de construction.

Tous les travaux seront exécutés conformément au présent devis et cahier des charges, et aux projets définitifs, approuvés par le département des travaux publics, d'après les règles de l'art et avec tout le soin nécessaire.

Il n'y sera mis en œuvre que des matériaux de la meilleure qualité, que les localités puissent fournir, et, en tout cas, exempts de tous défauts capables de compromettre la solidité et la durée des ouvrages.

En général, les maçonneries des parements seront exécutées en briques, et celles des fondations et de remplissage soit en briques, soit en moellons et libages bruts. Les voûtes des ponts, pontceaux, aqueducs, etc., pourront être faites en briques, les tablettes seront en pierres de taille.

La chaux employée dans les ouvrages, destinés à être immergés, sera entièrement hydraulique.

ART. 12.

Sauf les pieux de fondation, qui pourront être en bois de hêtre, mais fraîchement coupé, et les traverses du chemin de fer, qui pourront être de bois blanc, il ne sera fait usage que de bois de sapin ou de chêne, d'au moins un an de coupe.

ART. 13.

Le fer à mettre en œuvre dans les travaux du chemin de fer et de ses dépendances, soit malléable, soit de fonte, sera de première qualité et provenant des usines du pays.

ART. 14.

Les pavés et les bordures seront respectivement du quatrième et du troisième échantillon, en usage dans les travaux des ponts et chaussées.

ART. 15.

Dans le cas où l'on découvrirait dans les fouilles à faire pour l'établissement du chemin et dépendances quelques objets d'art, d'antiquité, de numismatique, d'histoire naturelle, etc., ces objets deviendraient la propriété de l'État.

ART. 16.

Tous les ouvrages seront totalement achevés et le chemin de fer livré à la circulation endéans un délai de deux ans, prenant cours à partir de l'approbation des plans définitifs par le ministre des travaux publics.

Époque d'achèvement
des travaux.

ART. 17.

A mesure que des portions de chemin de fer, de ville à ville, seront terminées, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception, par l'ingénieur que l'administration aura désigné à cette fin. Le ministre des travaux publics pourra ensuite, sur le vu du procès-verbal de réception, autoriser la mise en exploitation.

ART. 18.

Après l'achèvement total des travaux, le concessionnaire fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances; il fera dresser, également à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art; une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais du concessionnaire, dans les archives de l'administration.

Bornage.

ART. 19.

Pendant toute la durée de la concession, le chemin de fer et ses dépendances seront entretenus dans le meilleur état, de manière que la circulation soit toujours libre, sûre et facile. Les ouvrages seront soigneusement réparés ou même reconstruits au besoin.

Entretien.

L'état du chemin de fer et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent, en cas d'urgence ou d'accident, par un ou plusieurs commissaires à désigner par l'administration.

Pour tout accident qui pourrait être attribué au défaut d'entretien de la route ou de ses dépendances, le concessionnaire sera passible de dommages et intérêts envers la partie lésée.

Si l'entretien était négligé sur un point quelconque de la route, le gouvernement, après deux avertissements réitérés à huit jours d'intervalle, pourra faire exécuter les travaux d'office, pour compte du concessionnaire.

ART. 20.

Le concessionnaire entreprend à ses frais, risques et périls et sans charge aucune pour le trésor de l'État, tous les travaux nécessaires à l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances. Cette clause doit être considérée comme la base du contrat; les parties entendent que, dans tous les cas possibles, elle reçoive l'application la plus large.

Conditions générales.

ART. 21.

En acceptant le présent cahier des charges, le concessionnaire est présumé avoir vérifié les données et les calculs sur lesquels il repose; avoir reconnu la réalité de

tout ce qui est posé en fait, et s'être assuré de la possibilité de l'exécuter dans toutes ses parties. Le gouvernement entend n'être pas responsable des erreurs, imperfections ou lacunes qui pourraient s'y trouver.

ART. 22.

Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation entre Gand et Anvers, ou dans toute autre contrée, voisine ou éloignée du chemin de fer, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part du concessionnaire.

Il en serait de même :

1^o Des modifications que pourraient éventuellement subir la taxe des barrières, ou les péages, tant sur les voies de communication existantes que sur celles qui pourraient être créées pendant la durée de la concession;

2^o Des modifications au tarif des douanes et de toutes autres mesures, prises ou provoquées dans l'étendue des pouvoirs de l'administration.

ART. 23.

Le gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder ou de décréter l'ouverture de nouvelles routes, canaux ou chemins de fer, aboutissant, traversant, ou prolongeant le chemin de fer ici concédé.

Le concessionnaire ne pourra, en aucun temps, mettre empêchement à l'exécution de ces communications nouvelles, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou à l'exploitation du chemin de fer, ni aucuns frais particuliers tombant à sa charge.

ART. 24.

Projets définitifs.

Endéans un an, à compter de la date de l'arrêté accordant la concession définitive, le concessionnaire devra soumettre à l'approbation du département des travaux publics les projets complets, en triple expédition, de tous les ouvrages à exécuter, conformément au présent cahier des charges.

Ces projets se composeront, pour le chemin de fer proprement dit, de plans et de profils en long et en travers, cotés et rapportés à un plan horizontal de comparaison, et, pour les ponts, pontceaux, aqueducs, ainsi que pour les rails, maisons, etc., de détails généraux de construction. Aux plans exigés devra être joint un devis explicatif, comprenant la description des ouvrages; le concessionnaire devra indiquer, sur les plans à produire par lui, la position desdits ouvrages.

Si les projets définitifs s'écartaient, en quelques points, des données du cahier des charges, le concessionnaire serait tenu de signaler ces déviations, que le gouvernement n'admettrait qu'autant qu'il le jugerait convenable.

Le ministre des travaux publics, après examen et rectification, s'il y a lieu, arrêtera les projets définitifs, dont le concessionnaire ne pourra plus ensuite s'écarter sans autorisation.

ART. 25.

Frais à charge du concessionnaire.

Tous les ouvrages prévus au présent devis et cahier des charges, avec toutes les modifications ou additions éventuelles, proposées par le concessionnaire, dont

la nécessité pourrait être ultérieurement reconnue, pour la complète réalisation du chemin de fer et de ses dépendances, sont entièrement et exclusivement, et sans distinction ni exception, à la charge du concessionnaire.

Il en est de même :

1° De tous frais d'entretien, de réparations, tant ordinaires qu'extraordinaires et de reconstruction pendant la durée de la concession ;

2° Des frais d'exploitation ;

3° Des frais relatifs à la surveillance générale, à exercer par le département des travaux publics, tant sur les constructions que sur l'entretien et sur l'exploitation, et dont le montant est fixé à l'art. 38.

ART. 26.

Tous les terrains, bâtis ou non, et quelle qu'en soit la nature ou la destination, qu'il sera nécessaire d'acquérir ou d'occuper, soit définitivement pour l'établissement du chemin de fer, de ses accessoires et dépendances de tout genre, soit provisoirement, pour en extraire des matériaux, y faire des emprunts de terre à mettre en œuvre dans les remblais, ou pour établir des chemins de communication entre le chemin de fer et les lieux d'où il sera nécessaire de faire venir des matériaux, seront acquis ou occupés par le concessionnaire et à ses frais.

Acquisitions et expropriation des terrains.

A défaut d'arrangement à l'amiable entre le concessionnaire et les propriétaires des immeubles mentionnés ci-dessus, l'acquisition et l'occupation de ces propriétés se feront conformément aux lois en vigueur concernant l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Les plans parcellaires seront produits par le concessionnaire, qui supportera tous les frais quelconques d'instance administrative et judiciaire.

Le concessionnaire prend également à sa charge toute indemnité pour détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines et généralement pour tous dommages quelconques résultant des travaux.

Les actes d'acquisition des terrains et propriétés nécessaires à l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances mentionnés ci-dessus, seront enregistrés gratis.

ART. 27.

Afin d'assurer, en tout temps et aux heures voulues, la traversée de l'Escaut, entre la station d'Anvers et la Tête-de-Flandre, des marchandises et voyageurs du chemin de fer, le concessionnaire pourra établir, à ses frais, un service spécial de passage d'eau, au moyen d'embarcations ou bateaux à vapeur, et construire, tant sur la rive droite que sur la rive gauche, des embarcadères d'abordage et d'embarquement.

Exploitation des péages.

ART. 28.

Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, le gouvernement lui concède l'autorisation de percevoir les droits de péage d'après les chiffres *maxima* indiqués ci-après comme bases de tarifs, ou tels autres qui seraient le résultat du rabais de l'adjudication.

ART. 29.

Tarif.

La perception aura lieu de station à station, par kilomètre, y compris la traversée de l'Escaut, sans égard aux fractions de distance; ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru; de plus, pour toute distance moindre de 10 kilomètres, le droit sera perçu comme pour 10 kilomètres entiers.

TARIF.

Voyageurs, par tête et par kilomètre (passage de l'Escaut compris):

En voiture de 1 ^{re} classe.	fr. » 09
Id. de 2 ^e classe.	» 06
Id. de 3 ^e classe.	» 04

Il sera loisible aux voyageurs de transporter gratuitement tous objets, tels que sacs de nuit, étuis à chapeau, valises, cartons ou paquets, ne dépassant pas un poids de 15 kilog. ou un volume de 50 centimètres de longueur, sur 25 centimètres de hauteur et 30 centimètres de largeur, et qui pourront être placés sous les bancs ou sur les impériales des voitures, sans inconvénient pour les autres voyageurs.

Ces objets ne seront pas inscrits et voyageront aux risques et périls des voyageurs auxquels ils appartiendront.

Tous les bagages dépassant le poids ou le volume indiqués ci-dessus et tous ceux en général qui seront confiés aux soins du concessionnaire, payeront les prix du tarif, pour leur poids ou volume effectif total, et seront transportés sous la responsabilité des agents du concessionnaire.

Grosses marchandises, par 100 kilog. et par kilomètre (passage de l'Escaut compris):

1 ^{re} classe. Houille, bois à brûler, engrais secs, briques, chaux en sacs ou barils, sables, tuiles, ardoises, pavés, pierres brutes à bâtir.	fr. » 016
2 ^e classe. Blés, grains, farine, sel et légumes mis en sac ou barils; bois de charpente, perches, marbres, pierre de taille, fer en barre, fonte brute, plomb et zinc en saumons et tous objets non spécifiés comme appartenant à la 1 ^{re} ou à la 3 ^e classe.	» 020
3 ^e classe. Fonte, fers et plombs ouvrés, cuivre et autres métaux, vinaigre, bières, vins, boissons, spiritueux, huiles et autres liquides mis en barriques; lins, chanvres, cotons et autres lainages mis en sac; bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques; écorces, sucre, café, drogues, épicerie, denrées coloniales, poisson, objets manufacturés mis en sacs, barils ou caisses.	» 028

Le concessionnaire aura la faculté d'opérer tout changement de classe et toute classification nouvelle, qui constituerait un dégrèvement pour le commerce.

Les marchandises en *vrac* (marchandises sans emballage et qui ne sont pas susceptibles d'être chargées avec d'autres objets) ne seront admises au transport que par charges complètes de waggons.

Le minimum de la taxe à percevoir pour les marchandises autres que celles en *vrac*, sera de 500 kilog.

ART. 30.

Si le gouvernement, en temps de guerre ou en cas d'urgence, avait besoin de diriger des troupes ou un matériel militaire sur les points desservis par le chemin de fer ici concédé, le concessionnaire serait tenu de mettre à sa disposition tout son matériel d'exploitation, aux prix déterminés par le tarif; dans ce cas, le gouvernement serait tenu de l'indemniser des pertes que pourraient lui occasionner des poursuites faites à sa charge par le commerce, pour cause d'interruption des transports acceptés à l'avance.

ART. 31.

Il ne pourra être établi, pendant la durée de la concession, sur le chemin de fer ici concédé, aucun péage, ni perçu aucun droit ni contribution, soit au profit de l'État, soit au profit de l'une ou de l'autre des deux provinces mises en communication, soit au profit d'une ou de plusieurs communes.

ART. 32.

Durée de la concession.

La concession prendra cours du jour où le chemin de fer entier aura pu être livré à la circulation, et, au plus tard, à l'expiration du délai accordé pour l'exécution à l'art. 16.

Elle sera de quatre-vingt-dix ans.

ART. 33.

Mode et conditions de l'adjudication.

La concession sera offerte en adjudication publique, par voie de soumissions et sous réserve de l'approbation du gouvernement.

Ne seront admis à prendre part à l'adjudication que les particuliers ou sociétés qui justifieront, par quittance de versement ou certificat de dépôt, d'avoir au préalable versé ou déposé à la caisse du caissier général de l'État, et sous l'imputation de : *Indemnité en faveur de l'auteur du projet du chemin de fer de Gand à Anvers, par le pays de Waes*, une somme effective de fr. 100,000 en numéraire, en bons du trésor ou en obligations des emprunts nationaux.

Cette quittance ou ce certificat devra être annexé à la soumission déposée par chaque concurrent.

Les soumissions seront conformes à la formule annexée au présent cahier des charges; elles devront indiquer le rabais de 5, 6 ou tel autre nombre pour cent, que les soumissionnaires offriront de faire sur le montant de tous les droits et péages à percevoir par le concessionnaire, tels qu'ils sont indiqués au présent cahier des charges.

Ce rabais sera indivisible et uniforme pour tous les prix du tarif.

Si les rabais indiqués par les soumissions ne s'élèvent pas à cinq pour cent, le sieur De Ridder (Gustave-Joseph), de Bruxelles, auteur du projet, sera déclaré concessionnaire provisoire, pour autant toutefois qu'il ait préalablement souscrit aux conditions du présent cahier des charges.

S'il est apporté un rabais de cinq pour cent, ou au delà, celui qui aura fait le plus fort rabais sera déclaré concessionnaire provisoire, sauf l'approbation du gouvernement.

Dans ce cas, le gouvernement remettra à l'auteur du projet, endéans les

15 jours, à dater de la séance de l'adjudication, la somme de 100,000 fr. stipulée plus haut, moyennant quoi, l'adjudicataire deviendra propriétaire des plans et pièces du projet primitif.

Tous frais quelconques à résulter de la mise en adjudication de la concession et des enquêtes préalables seront exclusivement à la charge du concessionnaire. Ceux d'enregistrement seront fixes et s'élèveront à fr. 1-70 en principal.

Frais à charge du concessionnaire.

La concession ne sera définitive qu'autant que, dans un délai de deux ans à dater de l'approbation de l'adjudication, le concessionnaire provisoire aura déposé à la caisse susmentionnée un cautionnement de deux cent mille francs et justifié de la réunion de la moitié des capitaux nécessaires pour l'établissement du chemin de fer d'Anvers à Gand. A défaut d'avoir satisfait à cette double obligation dans le délai prescrit, le concessionnaire provisoire sera déchu de tous ses droits, sans qu'il y ait lieu de lui restituer la somme de cent mille francs dont il aura opéré le versement avant l'adjudication et qui resterait définitivement acquise au sieur De Ridder.

Cautionnement.

ART. 34.

Le cautionnement de 200,000 fr. stipulé à l'article précédent, sera remboursé au concessionnaire, aussitôt après l'exécution constatée de travaux et de dépenses d'indemnités, à concurrence d'une somme de quatre cent mille francs.

Remboursement du cautionnement.

ART. 35.

Dans le cas où les travaux ne seraient pas achevés au terme fixé par l'art. 16, le concessionnaire pourrait être déchu de son entreprise. Les retards provenant de force majeure ou indépendants du fait du concessionnaire sont expressément exceptés.

Cas fortuits.

Le concessionnaire ne sera recevable à invoquer la force majeure, qu'autant que, dans le mois des événements ou circonstances d'où seraient nés les obstacles, il en aurait fait reconnaître la réalité par l'administration.

Il en serait de même des faits que le concessionnaire croirait pouvoir reprocher à l'administration ou à ses agents; il ne pourrait en argumenter qu'autant qu'il en aurait fait reconnaître la réalité et l'influence au moment où ils auraient été posés, ou dans le mois au plus tard.

Dans aucun cas, le concessionnaire ne pourra baser une demande ou réclamation quelconque, sur des ordres qui lui auraient été donnés verbalement.

ART. 36.

En cas de déchéance du concessionnaire, le gouvernement pourvoira à l'achèvement des travaux par le moyen d'une adjudication à laquelle il sera procédé aux clauses et conditions du présent cahier des charges, avec cette modification que la concession sera adjugée à celui des soumissionnaires qui aura offert la plus forte somme, ou le prix le plus élevé pour les travaux exécutés, les terrains acquis et payés, les matériaux approvisionnés, etc.

Cas de déchéance.

Il sera indiqué une mise à prix représentant la valeur présumée de ces travaux, terrains, matériaux, etc.

Il est toutefois expressément stipulé que l'adjudication pourra avoir lieu, pour un prix inférieur à la mise à prix.



Le concessionnaire évincé recevra de l'adjudicataire le montant de la soumission qui aura été présentée par ce dernier.

ART. 37.

Mesures coercitives.

Pour sûreté des obligations imposées au concessionnaire, en ce qui concerne les travaux d'entretien, le gouvernement pourra, pendant toute la durée de la concession, si le concessionnaire était en demeure de satisfaire aux réquisitions qui lui auraient été faites à cet effet, opérer les recettes et en consigner le montant, par ses propres agents, et ce, jusqu'à concurrence du montant des travaux exécutés d'office, augmenté d'un dixième, à titre d'amende, le tout en exécution du dernier paragraphe de l'art. 19.

ART. 38.

Surveillance de la part du gouvernement.

Le gouvernement fera surveiller, par ses agents, l'exécution des travaux, tant de premier établissement que d'entretien du chemin de fer et de ses dépendances. Cette surveillance sera exercée aux frais du concessionnaire.

A cet effet, celui-ci versera dans la caisse qui lui sera indiquée :

1° Endéans les trois mois de la date de l'arrêté déclaratif de la concession définitive, une somme de fr. 3,000, pour la première année de surveillance des travaux d'établissement du chemin de fer, et une semblable somme pour la seconde année, dans laquelle doit avoir lieu l'achèvement complet des ouvrages ;

2° Pendant toute la durée de la concession, et endéans le premier trimestre de chaque année, fr. 800 par an.

La somme susmentionnée de fr. 3,000 sera, le cas échéant, ultérieurement augmentée en proportion du retard que l'exécution des travaux aurait éprouvé.

La surveillance, dont il s'agit ici, a pour objet d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des obligations qui lui incombent; elle est exclusivement d'intérêt public et n'emporte aucune direction.

Toutes mesures de service, de la part des agents préposés à la surveillance, seront données par écrit; le concessionnaire aura toujours la faculté de considérer les ordres verbaux comme non avenus.

ART. 39.

Si, pendant l'exécution des travaux, ou même à leur achèvement, il est reconnu que les ouvrages n'aient pas été exécutés conformément aux règles de l'art, et aux clauses et conditions du présent cahier des charges, le département des travaux publics pourra les faire démolir, en tout ou en partie, selon ce qu'il jugera nécessaire.

Le concessionnaire fera, le cas échéant, reconstruire les ouvrages démolis. Faute par lui de se conformer à cette clause du présent cahier des charges, les ouvrages démolis seront reconstruits d'office, à ses frais et pour son compte.

ART. 40.

Agents du concessionnaire.

Le concessionnaire fera diriger et surveiller l'exécution de ses travaux, par des agents à son choix et à sa nomination exclusive. Il nommera également les agents qu'il emploiera pour l'exploitation du chemin de fer, la perception des droits, la surveillance, etc.

Toutefois, les cantonniers, pontonniers et gardes devront être au préalable agréés par le département des travaux publics, ou son délégué.

Ces mêmes agents seront en outre assermentés devant qui de droit, à l'effet d'être habiles à dresser des procès-verbaux constatant des contraventions.

ART. 41.

Toutes les lois et tous les règlements généraux, en matière de grande voirie, actuellement en vigueur ou à intervenir, par rapport aux routes et chemins de fer de l'État, seront applicables au chemin de fer ici concédé.

Police et règlements.

Le concessionnaire est autorisé à faire les règlements qu'il jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer; ces règlements seront soumis à l'approbation du gouvernement, en tout ce qui concerne l'ordre public et la sûreté des voyageurs.

ART. 42.

A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le gouvernement sera subrogé à tous les droits du concessionnaire dans la propriété des terrains et ouvrages désignés aux plan cadastral et état descriptif mentionnés dans l'art. 18. Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer et de ses dépendances et de tous leurs produits.

Remise du chemin de fer à l'expiration de la concession.

Le concessionnaire sera tenu de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer avec tous ses ouvrages, dépendances et accessoires de tout genre.

Dans les cinq années qui précéderont immédiatement le terme de la concession, le gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer concédé et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et toutes ses dépendances, si le concessionnaire ne se mettait en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, voitures, waggons, chariots, matériaux, combustible et approvisionnements de tout genre, ils seront la propriété du concessionnaire, à moins que l'État n'en demande la cession, auquel cas la valeur en sera fixée à dire d'experts.

ART. 43.

Le concessionnaire déclare et reconnaît que, tant à son profit qu'au profit du gouvernement, l'entreprise qui fait l'objet du présent cahier des charges doit demeurer tout à fait distincte et indépendante de toutes entreprises qui lui sont actuellement ou pourront, par la suite, lui être adjudgées, l'une de ces entreprises devant, quant aux droits, être considérée vis-à-vis de l'autre comme si elle avait été contractée entre d'autres personnes, tellement que les difficultés qui surviendraient, quant à l'exécution de l'une de ces entreprises, ne pourraient, dans aucun cas, servir de prétexte pour modifier ou retarder l'exécution de l'autre.

Contentieux.

ART. 44.

Le concessionnaire pourra céder ses droits à telle personne ou société qu'il jugera convenir le mieux à ses intérêts, en se conformant d'ailleurs, à cet égard, aux lois sur la matière.

Faculté de former une société.

ART. 45.

Domicile du concessionnaire.

Le concessionnaire sera tenu de désigner un domicile réel ou d'élection, où lui sera adressée toute la correspondance. Si plusieurs personnes se réunissent pour soumissionner l'entreprise, elles devront avoir constamment un mandataire spécial, ayant pouvoir de les représenter et d'agir en leur nom en tout ce qui concerne la concession; elles seront en outre solidaires pour toute l'entreprise.

Si, en exécution de l'art. 44, le concessionnaire forme une société en nom collectif ou anonyme, la compagnie sera tenue de désigner l'un de ses membres ou administrateurs, pour recevoir les notifications ou significations qu'il y aurait lieu de lui adresser. Le membre ou administrateur désigné fera élection de domicile dans l'un des chefs-lieux de province du royaume.

En cas de non-désignation de l'un des membres ou administrateurs de la compagnie ou de non-élection de domicile, toute signification adressée à la compagnie, prise collectivement, sera valable, lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la province, à Gand.

Arrêté par le ministre des travaux publics.

Bruxelles, le 29 septembre 1842.

L. DESMAISIÈRES.



SOUSSION

POUR

LA CONCESSION DU CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND,

Par Lokeren et St-Nicolas.

Je soussigné, Gustave-Joseph De Ridder, Ingénieur en chef de l'État, demeurant à Bruxelles, Bassin de Commerce, N° 7, ayant pris connaissance du cahier des charges, arrêté le 29 septembre 1842 par M. le Ministre des Travaux publics, pour la construction, par voie de concession de péages, d'un chemin de fer de Gand à Anvers, par Lokeren et St-Nicolas, déclare soumissionner l'entreprise dudit chemin de fer, aux clauses et conditions du cahier des charges prémentionné, et moyennant les péages attribués au concessionnaire par l'art. 29 dudit cahier des charges.

Fait à Bruxelles, le 18 octobre 1842.

G. DE RIDDER.

J'accepte la clause additionnelle suivante :

Le Gouvernement aura la faculté de se servir des convois du concessionnaire pour le transport, de station à station, des dépêches de l'administration des postes.

Ce transport se fera gratuitement jusqu'à concurrence d'un poids de trente kilogrammes par jour.

Il est entendu que les agents de la poste remettront les dépêches aux bureaux des diverses stations, quinze minutes avant le départ du convoi, et viendront les y prendre.

Bruxelles, le 5 novembre 1842.

G. DE RIDDER.

Léopold, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, SALUT.

Vu la demande du sieur G.-J. De Ridder, en concession d'un chemin de fer à moyenne section, de Gand à Anvers, par Lokeren et St-Nicolas;

Vu le procès-verbal d'enquête et les autres pièces de l'instruction;

Vu le cahier des charges arrêté par notre Ministre des Travaux publics, le 29 septembre dernier;

Vu la soumission souscrite, le 18 octobre, par le sieur G.-J. De Ridder, ainsi que la clause additionnelle acceptée par lui le 5 novembre;

Considérant qu'aucune soumission n'a été déposée à l'adjudication publique du 31 octobre, et qu'en conséquence il y a lieu, aux termes de l'art. 33 du cahier des charges, de déclarer le sieur G.-J. De Ridder concessionnaire provisoire;

Vu la loi du 19 juillet 1832, sur les concessions de péages, loi prorogée, en dernier lieu, par celle du 31 décembre 1840;

Vu également notre arrêté réglementaire du 29 novembre 1836;

Sur la proposition de notre Ministre des Travaux publics;

Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE 1^{er}.

Le sieur Gustave-Joseph De Ridder est déclaré concessionnaire provisoire du chemin de fer de Gand à Anvers, par Lokeren et St-Nicolas, et ce, sur le pied des stipulations du cahier des charges du 29 septembre, de la soumission du 18 octobre et de la clause additionnelle du 5 novembre, dont mention précède.

ART. 2.

La concession provisoire deviendra définitive aussitôt que le concessionnaire aura, endéans le délai prescrit, déposé le cautionnement exigé par le cahier des charges et justifié de la réunion de la moitié des capitaux nécessaires.

Notre Ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Donné à Bruxelles, le 16 novembre 1842.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux publics,

L. DESMAISIÈRES.

II

NOTICE

SUR LES

RÉSULTATS FINANCIERS PRÉSUMÉS DE L'ENTREPRISE.

En présence de l'avis favorable émis à l'unanimité par la commission d'enquête instituée par arrêté ministériel, en date du 8 octobre 1841, et par les députations permanentes des provinces d'Anvers et de la Flandre orientale; en présence de l'opinion hautement manifestée par le Sénat, sur la nécessité de l'établissement de cette importante communication, il serait superflu de chercher à appuyer sur de nouveaux motifs, l'utilité aujourd'hui si bien reconnue, de l'établissement d'un chemin de fer direct d'Anvers à Gand.

En effet, si l'on considère que ce chemin de fer, tracé sur un terrain uni, d'une exécution facile, n'exigeant aucune construction considérable; sans déblai ni remblai de quelque importance, et, par conséquent, d'un entretien peu coûteux; que la traction en ligne droite et sur des pentes insensibles y sera des plus faciles et des plus économiques; que ce chemin de fer traverse, dans sa partie centrale, l'une des contrées les plus agricoles, les plus fertiles de la Belgique, et, à coup sûr, l'une des plus industrieuses et des plus peuplées; que ce rail-way procurera aux villes de St-Nicolas et de Lokeren, aux riches bourgs de Waesmunster, Beveren, Zele, St-Gilles, Sinay, Exaerde, Loochristi, etc., etc., une voie prompte et économique pour leurs relations avec Gand et Anvers; il est évident que l'établissement de cette nouvelle route est déjà suffisamment com-

mandé par les seuls besoins et les seules ressources des localités qu'elle traverse.

Indépendamment de la nécessité de desservir ces besoins locaux, le chemin de fer du pays de Waes prend encore un caractère incontestable d'utilité générale par la liaison plus immédiate, plus intime, qu'il établit entre le port d'Anvers et les principales villes des Flandres, et plus encore en complétant la ligne *directe* de la France sur la Hollande : de Paris par Lille, Gand et Anvers sur Amsterdam.

Par cette nouvelle route, le parcours entre Gand et Anvers s'effectuera en moins de sept quarts d'heure, y compris le passage de l'Escaut ; les voyageurs seront débarqués sur le quai Vandyk, au centre de la ville proche des bassins, des entrepôts particuliers et du principal quartier commerçant de la ville ; par la communication actuelle, le trajet entre Gand et Anvers par Malines exige au minimum trois heures, et les voyageurs sont déposés hors la porte de Borgerhout où ils sont éloignés du centre des affaires. — Ainsi, outre une économie de temps si considérable, les frais de transport des voyageurs et des marchandises, entre ces deux grandes villes, pourront être notablement diminués.

Le passage de l'Escaut s'effectuera au moyen d'un bateau à vapeur, d'une construction spéciale, approprié aux besoins du chemin de fer par rapport au transbordement des marchandises.

En considérant maintenant la nouvelle communication projetée sous le rapport financier, si l'on jette un coup d'œil sur la carte jointe à ce mémoire, où se trouve indiqué le système entier du chemin de fer belge, on reconnaîtra de suite, qu'excepté la ligne de Bruxelles à Anvers, aucune autre partie du système ne peut être comparée à la ligne directe d'Anvers à Gand : en effet, si par l'une des deux lignes, le port d'Anvers est relié à la capitale du pays, par l'autre, le même port se trouve relié directement à la capitale des deux Flandres ; si, sur la première de ces lignes, se rencontrent Duffel, Malines et Vilvorde, sur l'autre se trouvent Beveren, St-Nicolas et Lokeren ; et quant aux agglomérations de populations disséminées le long de ces lignes, il n'y a pas de comparaison à établir entre les populations groupées le long de la route d'Anvers à Gand : Zele, Waesmunster, Hamme, Tamise, Cruybeke, Calken, Loochristy, Exaerde, Sinay, St-Gilles, etc., avec celles qui se trouvent le long de la ligne d'Anvers à Bruxelles.

Si donc le chemin de fer direct d'Anvers à Gand n'est pas considéré comme pouvant être mis tout à fait en parallèle, sous le rapport des produits, avec la ligne d'Anvers à Bruxelles, il est au moins incontestable qu'aucune autre section du chemin de fer de l'État ne réunit,

sur la même étendue, à beaucoup près, les mêmes éléments de prospérité que le chemin de fer direct d'Anvers à Gand.

Il est également évident qu'aucune partie du chemin de fer de l'État, même y compris celle d'Anvers à Bruxelles, ne présente une dépense d'établissement aussi minime, une traction moins coûteuse.

Après avoir exposé les éléments de prospérité qu'offre le populeux pays de Waes à l'établissement d'un chemin de fer direct partant d'Anvers pour aboutir à Gand, chemin spécial qui, jusqu'à ce jour, a manqué pour faire de ces deux puissantes cités la Liverpool et le Manchester de la Belgique, il nous reste à rechercher quel sera le mouvement des voyageurs et des marchandises à espérer sur cette nouvelle communication.

Sous le point de vue du transport des voyageurs, la marche qui paraît la plus rationnelle, la plus sûre, pour arriver à un chiffre aussi exact que possible, et qui ne puisse conduire par la suite à des déceptions regrettables pour les actionnaires, c'est de comparer le mouvement des voyageurs circulant sur les anciennes routes avant l'établissement du rail-way avec le mouvement actuel par chemin de fer entre Anvers, Bruxelles, Malines, Louvain, Liège, etc., et d'en déduire au moyen de la circulation connue qui existait sur la route pavée d'Anvers à Gand avant l'établissement du chemin de fer, celui à espérer par la communication projetée.

Lorsqu'il a été question de former le projet de chemin de fer d'Anvers au Rhin, des attachements journaliers furent tenus pendant une année entière aux portes d'Anvers, de Bruxelles, Malines, Louvain, Liège, etc., pour reconnaître la circulation par les voitures publiques entre ces diverses villes. Cette statistique officielle, qui a été soumise à l'investigation de toutes les chambres de commerce et des régences des principales villes du royaume, et qui n'a donné lieu à aucune observation, se trouve consignée dans le mémoire rédigé en 1833, d'après les ordres de M. le ministre de l'intérieur, à l'appui du projet de chemin de fer d'Anvers au Rhin, page 89, 1^{re} édition; 79, 2^e édition, et 74, 3^e édition, comme suit :

Entre Anvers et Malines	74,000	voyageurs, parcourant une fois la distance entière.
Malines et Bruxelles	75,000	id.
Malines et Louvain	19,000	id.
Louvain et Tirlemont	46,000	id.
Tirlemont et Liège	35,000	id.

Ce mouvement de la circulation, sur les anciennes routes pavées, a été porté du quadruple au sextuple par l'établissement du chemin de fer, ainsi qu'il est indiqué au tableau ci-après :

TABLEAU du mouvement présumé et du

STATIONS DE DÉPART.	Destinations.	LONGUEUR DU TRAJET EN LIEUES.	Nombre de Voyageurs.			Nombre total de Voyageurs	
			1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	PAR BUREAU DE DESTINATION.	PAR BUREAU DE DÉPART.
ANVERS pour . . .	Beveren	2	750	5,000	19,250	25,000	116,000
	St-Nicolas	4	2,800	12,000	25,200	40,000	
	Lokeren	6	1,400	6,000	12,600	20,000	
	Beirvelde	8	30	200	770	1,000	
	Gand et au-delà	10	5,210	11,500	13,290	30,000	
Total du bureau d'Anvers, par classe			10,190	34,700	71,110		
BEVEREN pour . . .	Anvers	2	750	5,000	19,250	25,000	39,000
	St-Nicolas	2	210	1,400	5,390	7,000	
	Lokeren	4	90	600	2,310	3,000	
	Beirvelde	6	30	200	770	1,000	
	Gand et au-delà	8	90	600	2,310	3,000	
Total du bureau de Beveren, par classe			1,170	7,800	30,030		
ST-NICOLAS pour.	Anvers	4	2,800	12,000	25,200	40,000	93,500
	Beveren	2	210	1,400	5,390	7,000	
	Lokeren	2	450	3,000	11,550	15,000	
	Beirvelde	4	45	300	1,155	1,500	
	Gand et au-delà	6	2,100	9,000	18,900	30,000	
Total du bureau de St-Nicolas, par classe			5,605	25,700	62,195		
LOKEREN pour. . .	Anvers	6	1,400	6,000	12,600	20,000	81,000
	Beveren	4	90	600	2,310	3,000	
	St-Nicolas	2	450	3,000	11,550	15,000	
	Beirvelde	2	90	600	2,310	3,000	
	Gand et au-delà	4	2,800	12,000	25,200	40,000	
Total du bureau de Lokeren, par classe			4,830	22,200	53,970		
BEIRVELDE pour.	Anvers	8	30	200	770	1,000	16,500
	Beveren	6	30	200	770	1,000	
	St-Nicolas	4	45	300	1,155	1,500	
	Lokeren	2	90	600	2,310	3,000	
	Gand et au-delà	2	300	2,000	7,700	10,000	
Total du bureau de Biervelde, par classe			495	3,300	12,705		
GAND pour	Anvers et au-delà	10	5,210	11,500	13,290	30,000	113,000
	Beveren	8	90	600	2,310	3,000	
	St-Nicolas	6	2,100	9,000	18,900	30,000	
	Lokeren	4	2,800	12,000	25,200	40,000	
	Beirvelde	2	300	2,000	7,700	10,000	
Total du bureau de Gand, par classe			10,500	35,100	67,400		
TOTAL GÉNÉRAL			32,790	128,800	297,410		459,000

roduit des Recettes pour le service des Voyageurs.

Nombre total DES VOYAGEURS diverses distan- ces ; réduit en oyageurs par- ourant une fois a distance en- ière de 10 lieues.	Prix par distances.			Montant présumé DES RECETTES.		OBSERVATIONS.	
	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE.	PAR BUREAU DE DESTINATION.	PAR BUREAU DE DÉPART.		
63,800	Fr. C. » 80	Fr. C. » 60	Fr. C. » 40	11,300	163,348	Le classement adopté dans ce tableau, pour les divers bureaux pour toutes les destinations, donne, savoir : Le bureau d'ANVERS, pour les voitures.	
	1 60	1 20	» 80	39,040			de 1 ^{re} classe, 9 p. %.
	2 40	1 80	1 20	29,280			de 2 ^e » 30 p. %.
	3 20	2 40	1 60	1,808			de 3 ^e » 61 p. %.
	4 »	3 »	2 »	81,920			
10,600	» 80	» 60	» 40	11,300	23,956	Le bureau de BEVEREN, pour les voitures.	
	» 80	» 60	» 40	3,164			de 1 ^{re} classe, 3 p. %.
	1 60	1 20	» 80	2,712			de 2 ^e » 20 p. %.
	2 40	1 80	1 20	1,356			de 3 ^e » 77 p. %.
	3 20	2 40	1 60	5,424			
39,000	1 60	1 20	» 80	39,040	94,260	Le bureau de ST-NICOLAS, pour les voitures.	
	» 80	» 60	» 40	3,164			de 1 ^{re} classe, 6 p. %.
	» 80	» 60	» 40	6,780			de 2 ^e » 27 p. %.
	1 60	1 20	» 80	1,356			de 3 ^e » 67 p. %.
	2 40	1 80	1 20	43,920			
32,800	2 40	1 80	1 20	29,280	79,168	Le bureau de LOKEREN, pour les voitures.	
	1 60	1 20	» 80	2,712			de 1 ^{re} classe, 6 p. %.
	» 80	» 60	» 40	6,780			de 2 ^e » 27 p. %.
	» 80	» 60	» 40	1,356			de 3 ^e » 67 p. %.
	1 60	1 20	» 80	39,040			
4,600	3 20	2 40	1 60	1,808	10,396	Le bureau de BEIRVELDE, pour les voitures.	
	2 40	1 80	1 20	1,356			de 1 ^{re} classe, 3 p. %.
	1 60	1 20	» 80	1,356			de 2 ^e » 20 p. %.
	» 80	» 60	» 40	1,356			de 3 ^e » 77 p. %.
	» 80	» 60	» 40	4,520			
68,400	4 »	3 »	2 »	81,920	174,824	Le bureau de GAND, pour les voitures.	
	3 20	2 40	1 60	5,424			de 1 ^{re} classe, 9 p. %.
	2 40	1 80	1 20	43,920			de 2 ^e » 30 p. %.
	1 60	1 20	» 80	39,040			de 3 ^e » 61 p. %.
	» 80	» 60	» 40	4,520			
219,200				FRANCS.	545,952	Ou en moyenne générale pour les voitures.	
						de 1 ^{re} classe, 7 p. %.	
						de 2 ^e » 28 p. %.	
						de 3 ^e » 65 p. %.	

Le nombre de voyageurs, repris au tableau ci-dessus, se partage en deux catégories :

1° En voyageurs qui parcourent la distance entière de dix lieues, se rendant, soit d'Anvers à Gand et vice versâ, soit pour les contrées au delà de ces villes;

2° En voyageurs parcourant seulement des distances partielles intermédiaires entre ces deux villes.

En ce qui concerne les voyageurs de la première catégorie, on trouve dans le compte rendu aux chambres législatives, du 2 juin 1842, qu'il circulait en 1841, par le chemin de fer :

Entre Anvers et Gand, et vice versâ.	28,000 voyageurs.
id. et Altre, id.	1,000
id. et Bruges, id.	4,000
id. et Ostende, id.	6,000
id. et Deynze, id.	1,000
id. et Courtrai, id.	6,000
Total.	18,000
Ensemble, parcourant une fois la distance entière d'Anvers à Gand.	46,000 voyageurs.

Il est évident que la réduction de distance de six lieues et demie et par suite l'économie de temps, de deux heures et demie à trois heures, qui résultera sur un voyage d'Anvers à Gand et retour, et un avantage à peu près semblable pour les personnes qui vont au delà de Gand et qui en reviennent, ajouté à une économie notable d'argent dans le prix des places, feront augmenter considérablement la circulation actuelle; on restera donc en dessous de la réalité en portant les prévisions au nombre de 30,000 personnes allant d'Anvers à Gand et au delà, et autant en retour.

On objectera, peut-être, que s'il est vrai que le chemin de fer du pays de Waes enlèvera nécessairement au chemin de fer de l'État les voyageurs allant exclusivement d'Anvers sur Gand et vice versâ, il n'en sera pas de même pour ceux qui se dirigent au delà, sur Bruges et Ostende, sur Courtrai, Lille et Tournay, attendu que, pour ces voyageurs, l'embarras de prendre, à leur arrivée à Gand, un omnibus pour les transporter eux et leurs bagages à la station du chemin de fer de l'État, et les soins d'y prendre de nouveau leur place, d'y faire charger leurs bagages, les engageront à se servir du chemin de fer de l'État pour tout le trajet, c'est-à-dire à partir d'Anvers. Cette objection n'est nullement fondée, car les voyageurs pourront prendre leurs places aux diverses stations du chemin de fer du pays de Waes pour toutes les stations du chemin de fer de l'État

au delà de Gand; la Société se chargeant gratuitement, au moyen de ses omnibus, du transport de ces voyageurs et de leurs bagages d'une station à l'autre, à Gand, d'y prendre leurs places et d'y soigner le chargement de leurs bagages.

On comprend, du reste, que ce service d'omnibus est de très-peu d'importance sous le rapport de la dépense qu'il occasionnera, comparativement au bénéfice du mouvement de voyageurs qu'il assurera à la Société.

On sait d'ailleurs aujourd'hui que le plus grand nombre de voyageurs du chemin de fer, pour l'intérieur du pays, retournent généralement à leur domicile dans la même journée ou le lendemain, et ne se chargent, par conséquent, que de peu ou point de bagages, qu'ils placent sous leurs bancs pour éviter d'en payer le transport.

Au surplus, pour la classe ouvrière, pour la classe moyenne, pour le commerçant, pour l'industriel, qui forment la presque totalité des revenus du chemin de fer, on comprend que les embarras du transbordement d'une station à l'autre, qui s'effectue en moins d'un quart d'heure, ne sont rien en comparaison des avantages importants que leur procure l'économie de deux heures à deux heures et demie de temps au moins pour aller et retour, sans compter l'économie d'argent de 20 p. % sur les prix de transport d'Anvers à Gand. — Pour la haute aristocratie peut-être, l'économie de temps et d'argent ne balancera pas les inconvénients du transbordement.

En ce qui concerne les voyageurs de la seconde catégorie, parcourant seulement des distances partielles de 2, 4, 6 et 8 lieues, nous ferons remarquer que le bateau à vapeur du passage d'eau à Anvers renseigne, année commune, d'après les états statistiques du ministère des finances, 200,000 personnes, non compris le passage des habitants de la Tête-de-Flandre, et qui se répartissent approximativement comme suit :

1 ^o En voyageurs d'agrément d'Anvers pour la Tête-de-Flandre . . .	17,000
2 ^o En voyageurs qui vont d'Anvers à Zwyndrecht, Calloo, Cruybeke et environs, qui ne prendront pas le chemin de fer	33,000
3 ^o En voyageurs qui se rendent d'Anvers à Beveren et environs. . . .	55,000
4 ^o En voyageurs d'Anvers à St-Nicolas, Lokeren, Zele et les autres points intermédiaires.	95,000
	<hr/>
Total.	200,000
Déduisant les voyageurs repris au 1 ^o et 2 ^o , ci	50,000
Il reste pour nombre actuel de passagers d'Anvers sur Beveren, St-Nicolas, Lokeren, etc., qui traversent aujourd'hui l'Escaut, ci . . .	<hr/>
	150,000

Il est hors de doute qu'une fois le pays de Waes relié à Anvers

par le chemin de fer, ce nombre de 150,000 personnes s'élèvera au moins à 200,000. — Cette estimation n'est cependant portée au tableau du mouvement présumé, qu'à 172,000 voyageurs, savoir :

D'Anvers à Beveren.	25,000
à St-Nicolas.	40,000
à Lokeren.	20,000
à Beirvelde.	1,000
	86,000
Et vice versâ.	86,000
	172,000

Le mouvement présumé d'Anvers avec le pays de Waes se trouve encore justifié par la statistique comparative de diverses sections du chemin de fer de l'État, eu égard aux populations rencontrées et aux distances qui les séparent; ainsi nos prévisions :

D'Anvers pour Beveren (distance de deux lieues), portées à 25,000 voyageurs et autant en retour, peuvent être mises en regard :

Avec Bruxelles et Vilvorde, qui ont produit en 1841, 50,000 pers. et autant en ret.
 » Bruxelles et Hal, id. 47,000 id. id.

D'Anvers pour St-Nicolas (distance de quatre lieues), portées à 40,000 voyageurs et autant en retour, peuvent être mises en regard :

Avec Anvers et Malines, qui ont produit en 1841, 41,500 pers. et autant en ret.
 » Bruges et Ostende, id. 44,500 id. id.
 » Bruxelles et Malines, id. 90,000 id. id.

D'Anvers pour Lokeren (distance de six lieues), portées à 20,000 voyageurs et autant en retour, peuvent être mises en regard :

Avec Gand et Termonde, qui ont produit en 1841, 19,000 pers. et autant en ret.
 » Gand et Deynze, id. 23,000 id. id.
 » Gand et Wetteren, id. 20,000 id. id.

Ce dernier nombre de 20,000 voyageurs se trouve aussi justifié par les agglomérations populeuses qui avoisinent Lokeren, telles que Zele, Seven-Eeken, Exaerde, Moerbeke, Loochristi, Calken, Overmeire, Saffelaere, etc., d'une population ensemble de plus de 34,000 âmes.

Arrivant à l'examen du mouvement présumé du pays de Waes avec la capitale des Flandres, nous dirons que les relations de ce pays avec Gand sont au moins aussi importantes qu'avec le port

d'Anvers, parce que la ville de Gand a derrière elle la Flandre française, Lille, Tournay, Courtrai, Bruges, Ostende, etc., toutes villes et contrées déjà reliées par le chemin de fer de l'État.

Nous continuerons à justifier nos prévisions, en les comparant aux résultats obtenus dans des localités déjà reliées par le chemin de fer.

De *Gand à Beveren* (distance de huit lieues), nos estimations portent 3,000 voyageurs dans chaque sens; elles peuvent être mises en regard avec les résultats obtenus en 1841 :

D'Anvers à Vilvorde, de 3,000 voyageurs dans chaque sens.

» Gand à Waregem,	7,000	id.	id.
» Gand à Audeghem,	3,500	id.	id.

De *Gand à St-Nicolas* (distance de six lieues), nous ne portons que 30,000 personnes, et autant en retour; nous les comparerons :

Avec Gand et Courtrai, qui ont donné 37,500 voyageurs et autant en retour.

» Bruges et Ostende,	id.	44,500	id.	id.
» Anvers et Malines,	id.	41,500	id.	id.

De *Gand à Lokeren* (distance de quatre lieues), nous portons 40,000 personnes, eu égard à son rapprochement de Gand et aux agglomérations populeuses dont elle est entourée : Zele, Waesmunster, Exaerde, Sinay, Hamme, Overmeire, etc., d'une population ensemble de plus de 34,000 âmes. — Il est vrai de dire que Malines est plus important que Lokeren; mais, par contre, Gand l'emporte sur Anvers, sous le rapport de la population et des affluents par chemins de fer qui viennent y aboutir.

Enfin de *Gand à Beirvelde* (distance de deux lieues), nos prévisions de 10,000 personnes se justifient par le nombre de voyageurs en 1841 :

Entre Louvain et Haeght, de 10,000 voyageurs dans chaque sens.

» Malines et Vilvorde,	de 12,000	id.	id.
------------------------	-----------	-----	-----

Quant aux localités du pays de Waes entre elles, nous nous bornons à justifier le chiffre le plus important de 15,000 personnes porté pour *St-Nicolas et Lokeren*, distance seulement de deux lieues, par ceux réalisés en 1841 :

Pour Tirlemont et Louvain, de 22,000 voyageurs dans chaque sens.

» Malines et Louvain,	de 21,000	id.	id.
-----------------------	-----------	-----	-----

D'après le tableau ci-dessus, le nombre total des inscriptions de voyageurs dans tous les bureaux, soit pour des distances partielles, soit pour la distance entière, s'élèvera seulement d'après nos prévi-

sions à 459,000 inscriptions. — Nous aurions pu porter nos évaluations à un nombre beaucoup plus élevé de voyageurs, si on considère :

1° Que sur la ligne d'Anvers à Bruxelles on a inscrit en 1841 :

Au bureau de Bruxelles (nord) . . .	447,000 voyageurs.
Vilvorde.	75,000
Malines	223,000
Duffel.	24,000
Contich et Vieux-Dieu. . .	17,000
Anvers.	209,000
Ensemble.	<u>995,000</u> voyageurs.

On objectera peut-être que ce mouvement est principalement dû au bureau de Bruxelles; eh bien! si l'on retranchait même les inscriptions de ce bureau, il resterait encore 548,000 inscriptions, c'est-à-dire 89,000 de plus que nous n'en avons supposé pour les inscriptions de tous les bureaux de la ligne d'Anvers à Gand;

2° En prenant une seconde ligne de comparaison, de dix lieues d'étendue, ne comprenant aucune ville de premier ordre, soit de Malines à Landen, on trouve qu'on a inscrit en 1841 :

Au bureau de Malines.	223,000 voyageurs.
Haecht et Wespelaer . . .	17,000
Louvain	136,000
Vertryck	13,000
Tirlemont.	70,000
Landen	23,000
Ensemble.	<u>482,000</u> voyageurs.

Après ce dernier résultat, obtenu pour une ligne beaucoup moins importante, sous tous les rapports, que celle d'Anvers à Gand, il sera évident pour tout le monde que le chiffre de 459,000 inscriptions, pour tous les bureaux de cette dernière ligne, est réellement beaucoup trop faible.

Après avoir évalué le nombre de voyageurs à espérer sur cette nouvelle communication, il nous reste à expliquer comment nous avons déterminé leur classement.

Afin d'obtenir une base aussi certaine que possible, nous avons extrait de la statistique du chemin de fer (compte rendu du 2 juin 1842) le tableau suivant :

RÉPARTITION SUR 100 VOYAGEURS.			
NOMBRE DE VOYAGEURS INSCRITS			
EN			
DILIGENCES	CHARS A BANCS.	WAGGONS.	
1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	
Bureau de Bruxelles, pour toutes les directions.	13	33	54
Anvers, id.	14	39	47
Gand, id.	9	30	61
Liège, id.	15	29	56
Moyenne. . .	13	33	54
Louvain, id.	7	32	61
Malines, id.	7	30	63
Courtrai, id.	8	30	62
St-Trond, id.	8	26	66
Moyenne. . .	8	29	63
Wetteren, id.	3	17	80
Vilvorde, id.	3	21	76
Duffel, id.	4	21	75
Aeltre, id.	5	18	77
Moyenne. . .	4	19	77

D'après ce tableau, on voit :

1° Que dans les villes de premier ordre, la moyenne du classement des voyageurs, pour toutes les destinations, donne :

En voiture de	{	1 ^{re} classe, 13 p. %.
		2 ^e id. 33 id.
		3 ^e id. 54 id.

2° Que dans les villes de second ordre, la moyenne du classement donne :

En voiture de	{	1 ^{re} classe, 8 p. %.
		2 ^e id. 29 id.
		3 ^e id. 63 id.

3° Que dans les villes et bourgs de troisième ordre, la moyenne du classement donne :

En voiture de	{	1 ^{re} classe, 4 p. %.
		2 ^e id. 19 id.
		3 ^e id. 77 id.

Tandis que nous avons adopté, pour le classement des voitures, la proportion la moins favorable pour nos prévisions de recette, savoir :

Dans les villes de 1 ^{er} ordre	{	Pour la 1 ^{re} classe, 9 p. %.
		2 ^e id. 30 id.
		3 ^e id. 61 id.

Dans les villes de 2 ^e ordre	{	Pour la 1 ^{re} classe, 6 p. %.
		2 ^e id. 27 id.
		3 ^e id. 67 id.

Dans les villes et bourgs de 3 ^e ordre.	{	Pour la 1 ^{re} classe, 3 p. %.
		2 ^e id. 20 id.
		3 ^e id. 77 id.

D'où il suit que, pour le classement de même que pour le nombre de voyageurs, nous sommes constamment restés dans les limites les plus modérées.

Les prix de 8, 6 et 4 centimes par personne et par kilomètre, suivant la classe des voitures, appliqués au nombre de voyageurs et au classement ci-dessus indiqué, donnent pour produit une recette totale de 545,952 francs. — On remarquera que les prix de 8, 6 et 4 centimes par kilomètre sont sensiblement ceux du chemin de fer de l'État.

Cette recette de 545,952 francs se partage en six bureaux, savoir :

Bureau de 1 ^{er} ordre	{ Anvers 163,348	} 545,952 fr.
	{ Gand 174,824	
2 ^e ordre	{ St-Nicolas 94,260	
	{ Lokeren 79,168	
3 ^e ordre	{ Beveren 23,956	
	{ Beirvelde 10,396	

Il suffira, pour reconnaître la modération de ces prévisions de recette par bureau, de les comparer aux recettes effectives opérées en 1841, au chemin de fer :

Dans les bureaux de 1 ^{er} ordre.	{ Bruxelles (nord) 947,000 fr.
	{ Gand 487,000
	{ Anvers 464,000
	{ Liège 351,000
Dans les bureaux de 2 ^e ordre.	{ Louvain 201,000
	{ Courtrai 216,000
	{ Tirlemont. 95,000
	{ Termonde 90,000
Dans les bureaux de 3 ^e ordre.	{ Vilvorde 40,000
	{ Duffel 21,000
	{ Wareghem 22,000
	{ Capelle 11,000

Du Mouvement et des Recettes du transport des Marchandises, etc.

En ce qui concerne le transport des marchandises par le rail-way projeté, nous pensons que dès le début de l'exploitation, il peut être estimé par année, ainsi qu'il est détaillé aux trois tableaux suivants, et dont les prévisions seront justifiées ci-après.

GROSSES MARCHANDISES.

STATIONS DE DÉPART.	DESTINATIONS.	NOMBRE DE TONNEAUX.				PRIX PAR DISTANCE.			MONTANT PRÉSUMÉ DES RECETTES.	
		1 ^{re} Catégorie.	2 ^e Catégorie.	3 ^e Catégorie.	Total.	1 ^{re} Catégorie.	2 ^e Catégorie.	3 ^e Catégorie.	Par destination.	Total par bureau.
ANVERS	Gand.	5,000	4,000	1,000	10,000	Fr. C. 2 50	Fr. C. 4 00	Fr. C. 8 00	FRANCS. 36,500	} 47,600
	St-Nicolas. . . .	1,500	1,200	300	3,000	2 00	3 00	5 00	8,100	
	Lokeren.	600	300	100	1,000	2 25	3 50	6 00	3,000	
	Stations interm.	»	»	»	»	»	»	»	p ^r mémoire.	
GAND	Anvers.	3,500	2,000	500	6,000	2 50	4 00	8 00	20,750	} 52,100
	St-Nicolas	6,000	3,500	500	10,000	2 25	3 50	6 00	28,750	
	Lokeren	600	300	100	1,000	2 00	3 00	5 00	2,600	
	Stations interm.	1,000	»	»	»	»	»	»	p ^r mémoire.	
St-NICOLAS	Anvers.	1,000	3,500	500	5,000	2 00	3 00	5 00	15,000	} 35,750
	Gand.	2,000	3,500	500	6,000	2 25	3 50	6 00	19,750	
	Lokeren	100	100	100	300	2 00	3 00	5 00	1,000	
	Stations interm.	»	»	»	»	»	»	»	p ^r mémoire.	
LOKEREN.	Anvers.	100	300	100	500	2 25	3 50	6 00	1,875	} 4,475
	Gand.	100	300	100	500	2 00	3 00	5 00	1,600	
	St-Nicolas	100	100	100	300	2 00	3 00	5 00	1,000	
	Stations interm.	»	»	»	»	»	»	»	p ^r mémoire.	
STATIONS INTERMÉDIAIRES.	Anvers.	»	»	»	»	»	»	»	»	} p ^r mémoire.
	Gand.	»	»	»	»	»	»	»	»	
	St-Nicolas.	»	»	»	»	»	»	»	»	
	Lokeren	»	»	»	»	»	»	»	»	
					TONN.					
					43,600				TOTAL FRANCS. . . 139,925	

Pour l'évaluation du *transport des grosses marchandises*, entre Anvers et Gand, il a été impossible de se baser sur le mouvement actuel du rail-way de l'État.

Le prix excessif du tarif entre ces deux villes, comparativement aux prix des transports qui s'effectuent par l'Escaut, a empêché jusqu'à présent l'écoulement des marchandises par le chemin de fer : c'est ainsi que les expéditions respectives, par cette voie si accélérée, de ces deux grands centres commerciaux, ne se sont élevées, en 1841, qu'au chiffre insignifiant :

D'Anvers sur Gand, de	1,408
Et de Gand sur Anvers, de	407
	<hr/>
Ensemble. . . .	1,815 tonneaux.

Si on considère que les prix de ces transports ont varié de 6 à 13 francs, suivant les catégories, ou en moyenne 9 fr. 15 centimes, on ne sera plus étonné de l'insignifiance de ce mouvement.

Sur la communication projetée, les prix varieront aussi suivant les catégories, mais de 2 francs 50 centimes à 8 francs, ou en moyenne 3 francs 60 centimes (1). — Au moyen de ce prix si avantageux au commerce, et eu égard au plus de célérité dans les expéditions, on comprendra facilement que le chemin de fer du pays de Waes est destiné à concourir avantageusement avec l'Escaut, pour la majeure partie de tous les transports.

Le tonnage annuel qui a lieu entre Anvers et Gand, et vice versâ, étant au minimum de 40,000 tonneaux, et le prix moyen de 3 francs 60 centimes répondant sensiblement au prix moyen de la navigation par l'Escaut, ce n'est pas trop de supposer qu'il s'écoulera par le rail-way projeté :

10,000 tonneaux de grosses marchandises d'Anvers sur Gand;
Et 6,000 id. de Gand sur Anvers,

ainsi qu'il est indiqué au tableau ci-contre, surtout si on réfléchit que les transports par la nouvelle voie s'effectueront d'une ville à l'autre endéans les vingt-quatre heures, tandis que ces mêmes transports, effectués par l'Escaut, exigent ordinairement de quatre à six jours au moins.

(1) Encore ne faut-il pas perdre de vue que le prix de 8 francs par tonneau ne s'appliquera qu'à des quantités très-minimes pour des objets fragiles, d'un transport difficile, encombrants ou dangereux, dont l'expédition exige plus de soins et entraîne plus de responsabilité.

En ce qui concerne le commerce du pays de Waes avec le port d'Anvers et la ville de Gand :

Les transports des grosses marchandises peuvent se résumer comme suit :

		TONNEAUX.		
Expéditions de St-Nicolas sur Anvers.	{	Grains et graines . . .	6,000	
		Lins	500	
Id.	id.	sur Gand.	{	
			Grains et graines . . .	6,000
			Lins	500
Expéditions d'Anvers sur St-Nicolas.	{	Marchandises coloniales .	2,000	
		Poisson frais	300	
		Fers, plomb, bois, etc. .	1,500	
Expéditions de Gand sur St-Nicolas.	{	Houille	8,500	
		Matériaux de construction, chaux, pierres, etc. .	1,500	
			Ensemble. . . .	26,800

Le marché de Lokeren peut être évalué comme suit :

Expéditions de Lokeren sur Anvers.	{	Grains et graines . . .	500	
		Lins et toiles.	300	
Id.	id.	sur Gand .	{	
			Grains et graines. . . .	500
			Lins et toiles.	300
Expéditions d'Anvers sur Lokeren .	{	Marchandises coloniales .	800	
		Poisson frais	300	
		Fers, plomb, bois, etc. .	200	
Expéditions de Gand sur Lokeren.		Houille, matér. de constr.	3,500	
			Ensemble. . . .	6,400

Ajoutant, pour les relations entre St-Nicolas, Lokeren et environs. . . . 1,800

Ensemble, pour les relations du pays de Waes avec Anvers et Gand. 35,000

De ce tonnage, nous avons cru devoir ne porter que 27,600 tonneaux comme devant s'écouler par le chemin de fer nouveau, qui ont été répartis sensiblement d'après les relations actuelles.

Ainsi nos prévisions pour la totalité des *grosses marchandises* qui s'écouleront par le chemin de fer, ne s'élèvent qu'à 43,000 tonneaux, produisant en recette la somme de 139,925 francs.

ARTICLES DE MESSAGERIES, BAGAGES, FINANCES ET VALEURS.

STATIONS DE DÉPART.	DESTINATIONS.	NOMBRE D'ARTICLES OU COLIS.				PRIX PAR DISTANCE.			MONTANT PRÉSUMÉ DES RECETTES.	
		Messagerie.	Bagages.	Finances.	Total.	Messagerie.	Bagages.	Finances.	Par destination.	Total par bureau.
		K.	K.	FR.						
	POIDS OU VALEUR MOYENNE DES COLIS.	40	30	800						
ANVERS.	{ Gand.	8,000	2,500	200	10,700	1 00	1 00	0 60	10,620	} 16,695
	{ St-Nicolas. . . .	2,500	4,000	50	6,550	0 75	0 75	0 60	4,905	
	{ Lokeren	300	1,000	»	1,300	0 90	0 90	»	1,170	
GAND.	{ Anvers.	4,000	2,500	400	6,900	1 00	1 00	0 60	6,740	} 12,332
	{ St-Nicolas. . . .	500	3,000	60	3,560	0 90	0 90	0 60	3,186	
	{ Lokeren.	700	2,500	10	3,210	0 75	0 75	0 60	2,406	
ST-NICOLAS. . .	{ Anvers.	1,500	4,000	60	5,560	0 75	0 75	0 60	4,161	} 7,923
	{ Gand.	1,000	3,000	70	4,070	0 90	0 90	0 60	3,642	
	{ Lokeren	200	»	»	200	0 60	»	»	120	
LOKEREN.	{ Anvers.	3,000	1,000	»	1,300	0 90	0 90	»	1,170	} 3,570
	{ Gand.	500	2,500	50	3,050	0 75	0 75	0 60	2,280	
	{ St-Nicolas. . . .	200	»	»	200	0 60	»	»	120	
STATIONS intermédiaires, par approximation.									2,480	
TOTAL FRANCS. . .									<u>43,000</u>	

BÉTAIL, CHEVAUX ET VOITURES.

STATIONS DE DÉPART.	DESTINATIONS.	NOMBRE DE WAGGONS.				PRIX PAR DISTANCE.				MONTANT PRÉSUMÉ DES RECETTES		
		BÉTAIL.		CHEVAUX.	VOITURES.	Total.	BÉTAIL.		CHEVAUX.	VOITURES.	Par destination	Total par bureau.
		Beufs et Vaches.	Veaux, Porcs et Moutons.				Beufs et Vaches.	Veaux, Porcs et Moutons.				
ANVERS . . .	Gand	»	»	50	30	80	»	»	Fr. 15 00	Fr. 20 00	1,350	} 1,450
	St-Nicolas . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
	Lokeren	»	»	10	»	10	»	»	10 00	»	100	
	Beveren	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
GAND	Anvers	»	»	10	30	40	»	»	15 00	20 00	750	} 850
	St-Nicolas . . .	»	»	10	»	10	»	»	10 00	»	100	
	Lokeren	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
	Beirvelde	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
ST-NICOLAS .	Anvers	400	60	»	»	»	6 00	6 00	»	»	2,760	} 2,860
	Gand	»	»	10	»	10	»	»	10 00	»	100	
LOKEREN . . .	Anvers	600	100	10	»	710	8 00	8 00	10 00	»	5,700	} 7,200
	Gand	200	50	»	»	250	6 00	6 00	»	»	1,500	
STATIONS INTERMÉDIAIRES.	Anvers	300	50	»	»	350	5 00	5 00	»	»	1,750	} 2,375
	Gand	100	25	»	»	125	5 00	5 00	»	»	625	
TOTAL FRANCS. . .											14,735	

En ce qui concerne les *articles de messageries, bagages, finances et valeurs*, tableau page 44, nous les avons répartis sensiblement d'après l'importance des localités et suivant les résultats connus du chemin de fer.

Nous avons supposé que le nombre de colis de petites marchandises à transporter annuellement entre Anvers et Gand, pourrait s'élever moyennement à 12,000 colis.

La statistique du chemin de fer, en 1841, renseigne, en transports d'articles messageries :

D'Anvers sur Gand. . . .	7,688	colis.
De Gand sur Anvers. . . .	3,498	
Ensemble. . . .	<u>11,186</u>	

En bagages de voyageurs soumis à la taxe, nous avons supposé un transport moyen, entre les deux mêmes villes, de 5,000 colis.

La statistique du chemin de fer renseigne, en transports de cette espèce, en 1841 :

D'Anvers sur Gand. . . .	2,350	articles.
De Gand sur Anvers. . . .	2,300	
Ensemble. . . .	<u>4,650</u>	

Les augmentations insignifiantes des deux chefs ci-dessus, sur le mouvement actuel, trouvent leur justification dans une réduction du prix des transports de plus des $\frac{2}{5}$, et sur l'augmentation du nombre de voyageurs à espérer entre Gand et Anvers, par suite de l'établissement de la route projetée.

Nous ne croyons pas devoir nous arrêter davantage sur les détails du tableau précité, son import total ne s'élevant d'ailleurs qu'à la somme de 43,000 francs pour l'année entière.

Enfin, arrivant au produit du transport du *bétail, chevaux et voitures*, le chiffre minime de 14,735 francs, pour ces trois espèces de transports, nous dispense de toute justification. Nous nous bornons, quant à ces transports, à observer que déjà le bateau à vapeur actuel de la Tête-de-Flandre amène à Anvers, année commune, 4,000 têtes de gros bétail et 2,000 têtes environ de petit bétail; qu'en outre, le même bateau à vapeur reçoit 2,000 à 2,500 chevaux, payant, pour le simple passage de l'Escaut, de 8 à 900 francs.

Récapitulation des divers produits de Recettes.

Si maintenant nous récapitulons le produit des différentes sources de recettes détaillées ci-dessus, tant en ce qui concerne les voyageurs qu'en ce qui concerne les marchandises, nous trouvons :

Pour le transport des voyageurs.	fr. 545,952
des grosses marchandises	139,925
des articles messageries, etc.	43,000
du bétail, chevaux, etc.	14,735
Enfin, pour montant général des Recettes présumées, fr.	<u>743,612</u>

Si l'on met maintenant en regard ces prévisions de recettes avec les résultats obtenus sur les chemins de fer de l'État en 1841, nous trouvons d'abord que les soixante-sept lieues en moyenne, exploitées pendant cet exercice, ont produit la somme de 6,226,333 francs, ou plus de 92,000 francs par lieue, tant productives qu'improductives.

Si on appliquait ce chiffre moyen de 92,000 francs par lieue à la route directe d'Anvers à Gand, on obtiendrait une recette de 920,000 francs annuellement. Or il est de la dernière évidence que la route projetée, qui traverse le riche et peuplé pays de Waes, qui aboutit à deux villes de premier ordre, qui, sur dix lieues d'étendue, rencontre sur sa ligne deux autres villes commerciales, et qui desservira en même temps un grand nombre de gros bourgs de 4 à 10,000 âmes de population, est dans une position bien supérieure à la moyenne de toutes les sections du chemin de fer de l'État, tant bonnes que mauvaises.

Il aurait donc été naturel de porter la recette à plus de 92,000 fr. par lieue, soit au moins 100,000 francs par lieue, on aurait un million de recette pour la route entière projetée.

Toutefois, nous n'avons voulu établir la recherche de la possibilité financière de l'entreprise, pour être certain du résultat, que sur la base extrêmement modérée, minime, de 743,612 fr., ou 74,360 fr. par lieue.

Suffisance d'une simple voie pour la Route projetée.

Pour satisfaire à l'exploitation des transports de voyageurs, marchandises, etc., repris aux quatre tableaux, pages 30, 41, 44 et 45, l'établissement d'une simple voie économique, telle qu'elle est projetée, est pleinement satisfaisant.

On comprendra facilement qu'il pourrait y avoir, sans aucune gêne ni encombrement dans le service, huit départs d'Anvers et

huit départs de Gand, partant de deux heures en deux heures : le premier à six heures du matin de chaque ville, et le dernier à huit heures du soir; se croisant respectivement soit à St-Nicolas, soit à Lokeren; et, en outre, que ces huit convois, dans chaque sens, pourraient être doublés au besoin, en les faisant remorquer par deux locomotives : ce qui suffirait amplement pour assurer les transports d'un service quatre fois plus considérable que le mouvement présumé.

On n'aura pas oublié, d'ailleurs, que pendant les années 1835, 36 et 37, le chemin de fer de l'État, alors à simple voie entre Bruxelles et Anvers, suffisait complètement à un mouvement journalier de 2 à 3,000 voyageurs, et souvent, à l'occasion de certaines fêtes, à un transport de plus de 6,000 personnes.

Économie de Premier établissement, résultant du système adopté d'une voie à moyenne section.

D'après le mouvement présumé des voyageurs et des marchandises, détaillé aux tableaux pages 30, 41, 44 et 45, on trouve que dans la partie et dans le sens le plus fréquentés, le nombre de voyageurs s'élèvera annuellement à 116,000 personnes, et le mouvement des marchandises à 18,000 tonnes, ou (en tenant compte de l'interruption du passage de l'Escaut pendant les fortes gelées), par jour, 350 voyageurs et 54 tonnes.

D'après cet exposé, en supposant, terme moyen, seulement quatre départs par jour dans le même sens, chaque convoi n'aurait à transporter moyennement que 90 voyageurs, et 13 à 14 tonnes de marchandises.

Ce nombre de voyageurs et de marchandises à transporter par convoi, ne représentant qu'une charge utile d'environ 20 tonneaux, des locomotives de 11 pouces de cylindre, d'un poids de 8 à 9 tonneaux, auront, et au delà, toute la puissance nécessaire pour remorquer de semblables convois.

Ces données nous ont conduit à reconnaître qu'un rail-way à moyenne section, de 1.10 de largeur de voie, capable de supporter des locomotives d'un poids de 8 à 9 tonnes, suffirait amplement.

C'est en adoptant ce système, où tout est approprié au poids à transporter, route et matériel, que nous sommes parvenu à ramener le coût d'établissement à 3,500,000 francs, y compris le matériel des transports.

On comprendra aisément que, n'ayant besoin que d'une seule voie de 1^m10 de largeur, les acquisitions de terrains, les ouvrages d'art et de terrassements, les billes et fers du rail-way, et en général tous les éléments du système ont été susceptibles de notables diminutions.

Du matériel nécessaire à l'exploitation de la route.

Chaque convoi en moyenne devant transporter 90 voyageurs et 13 à 14 tonnes de marchandises, nécessitera, eu égard au classement des voyageurs :

2 voitures de 1^{re} et 2^e classe.
 3 id. de 3^e id.
 Et 5 à 7 id. pour marchandises, etc.
 Ensemble 10 à 12 voitures par convoi.

D'après ces bases, le matériel roulant nécessaire se composera comme il est indiqué au tableau ci-après :

	LOCOMOTIVES	VOITURES DE VOYAGEURS.		WAGGONS à MARCHANDISES.
		1 ^{re} et 2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSÉ.	
Matériel travaillant	2	4	6	14
Matériel supplémentaire et de réserve.	4	10	16	26
Total.	6	14	22	40

Pour l'entretien de ce matériel, il sera établi un atelier de grosses réparations et deux ateliers pour le petit entretien ordinaire.

Dépenses annuelles d'administration, d'entretien et d'exploitation.

FRAIS D'ADMINISTRATION GÉNÉRALE.

A. Traitement des Administrateurs, Commissaires et Agents généraux de la compagnie	22,700
B. Fournitures de bureaux, impressions.	3,000
C. Rétribution à payer à l'État pour haute surveillance de police.	800
	<hr/> 26,500

FRAIS DE PERCEPTION.

A. Traitement et salaires des receveurs, commis, gardes-convois, garçons de bureaux, etc.	23,800
B. Fournitures de bureaux, impressions, etc.	8,000
C. Entretien du mobilier, chauffage et éclairage des bureaux et salles d'attente.	5,000
	<hr/> 36,800
A reporter.	fr. 63,300

Report. . . fr. 63,300

FRAIS D'ENTRETIEN ET DE POLICE DE LA ROUTE.

A. Traitement des employés et salaires des ouvriers chargés de l'entretien et de la police de la route.	22,200	} 48,200
B. Fournitures de matériaux pour l'entretien et le renouvellement successif du rail-way	18,000	
C. Travaux divers pour l'entretien et la réparation des bâtiments et dépendances des stations, ouvrages d'art, etc.	8,000	

DÉPENSES DE TRANSPORT.

LOCOMOTIVES.	A. Traitement et salaires des employés et aides chargés de la manœuvre et du nettoyage des locomotives.	24,000	} 103,000
	B. Combustible, huile, graisse et objets divers de consommation.	54,000	
	C. Fournitures de matériaux, tant pour entretien ordinaire que pour grosses réparations, et salaires d'ouvriers.	25,000	

VOITURES ET WAGGONS.	A. Salaires des surveillants et ouvriers chargés de l'entretien et du nettoyage.	6,000	} 40,000
	B. Fournitures d'objets de consommation.	5,200	
	C. Fournitures de pièces de rechange et salaires des ouvriers employés aux grosses réparations et à l'entretien ordinaire.	28,800	

BATEAUX A VAPEUR ET EMBARCADÈRES.	A. Traitement et salaires des machinistes et marinières.	4,050	} 23,200
	B. Fournitures d'objets de consommation et entretien ordinaire	7,000	
	C. Bateau de réserve, reconstitution.	7,300	
	D. Entretien des embarcadères et plans inclinés.	4,850	

CAMIONNAGE ET FACTAGE.	A. Personnel chargé de la réception et du transport à domicile.	8,400	} 21,400
	B. Frais et entretien des équipages.	7,000	
	C. Frais d'omnibus, à Gand	6,000	

Ensemble. . . fr. 187,600

A reporter. . . fr. 299,100

Report. . . fr. 299,100

SOMME A VALOIR POUR DÉPENSES IMPRÉVUES.

Réparations extraordinaires, avaries, secours, etc.	11,900
Total des dépenses fixes fr.	311,000
A ajouter la part des dividendes attribuée aux Agents de la compagnie (comme il sera expliqué ci-après page 53.) ci	38,641
Ensemble fr.	349,641

Soit 350,000 francs pour dépenses totales annuelles.

Parallèle entre les dépenses annuelles du chemin de fer de l'État et celles du chemin de fer projeté.

Ces frais d'exploitation de 350,000 fr. pour 10 lieues d'étendue, ou 35,000 fr. par lieue, se justifient par la connaissance du chiffre des dépenses de même nature pour le chemin de fer de l'État dont le montant, en 1840, a été de 49,310 fr. par lieue.

Cette différence de dépense d'exploitation par lieue d'étendue, entre la route projetée et celle de l'État, s'explique naturellement :

1° Parce que la route projetée traversant un sol uni, n'ayant aucun ouvrage d'art considérable, n'aura pas à supporter l'entretien coûteux de grandes tranchées, de hauts remblais, etc., de souterrains, de nombreux ponts et viaducs pour le passage des routes, qui se rencontrent sur presque toutes les lignes du chemin de fer de l'État;

2° Parce que la route projetée étant établie à moyenne section de 1^m 10 de large, tous les éléments de son entretien et renouvellement, rails, billes, sable, etc., seront nécessairement moins coûteux que les mêmes objets employés au chemin de fer de l'État;

3° Parce que le matériel de locomotion de la route projetée, approprié à une moyenne section, exigera moins d'objets de consommation, des pièces de rechange de moindres dimensions, etc.;

4° Parce que la route projetée sera dans son entier à simple voie, tandis que plus de la moitié des sections exploitées est à double voie, ce qui exige proportionnellement plus de dépense d'entretien;

5° Parce que l'administration de la route projetée ne sera pas obligée de prendre en considération l'état de gêne de l'industrie des fers des machines, etc., et par suite de se créer un matériel et des approvisionnements surabondants, dont on doit supporter les frais d'entretien sans utilité;

6° Parce que l'exploitation de la route projetée ne sera pas grevée des transports gratuits ou à peu près, du matériel de guerre et autres

fournitures militaires, du transport des troupes à moitié prix de la classe la plus minime; des transports spéciaux d'objets d'art pour les expositions publiques, concours de musique, etc., etc.

7° Parce que, sous le rapport du personnel, l'Administration de la route projetée ne sera pas soumise comme le Gouvernement l'est forcément aux exigences de position qui ont fait peser sur l'administration du chemin de fer un personnel nombreux hors de toute proportion avec les vrais besoins du service;

8° Parce qu'enfin l'Administration financière de la route projetée sera régie par l'intérêt privé.

Toutes ces raisons prouvent, à l'évidence, que notre chiffre de dépense de 35,000 fr. par lieue, pour la route unie du pays de Waes, est pleinement suffisante. — On trouvera les détails de cette dépense dans l'annexe jointe à ce mémoire.

Nécessité pour la Compagnie d'établir un service spécial par bateau à vapeur pour la traversée de l'Escaut.

Les frais d'exploitation de ce service spécial sont portés dans les dépenses annuelles à la somme de 25,000 fr.

On demandera peut-être pourquoi on ne profite pas du bateau à vapeur de l'État? — Nous répondrons que la nécessité d'offrir aux voyageurs du chemin de fer le confortable et surtout de pouvoir transborder facilement et avec économie les waggons de marchandises à toute heure de marée, a fait reconnaître toute l'importance qu'il y avait d'approprier expressément à ce service, un système spécial de bateaux à vapeur et d'embarcadères, qui permit à l'entreprise de trouver en elle-même les moyens d'assurer cette traversée en tous temps et à sa convenance; et en outre la compagnie serait obligée de payer au bateau à vapeur de l'État pour le mouvement présumé, détaillé ci-dessous, savoir :

Pour les 232,000 voyageurs partant ou arrivant d'Anvers à 0 10 centimes terme moyen par personne, ci.	23,200
Pour les 10,000 waggons environ, chargés de grosses et petites marchan- dises, à 3 francs par waggon, ci.	30,000
Pour 3,000 bœufs et chevaux à 0 30 centimes.	900
Pour 4,000 têtes de petit bétail à 0 10 centimes.	400
Enfin pour les 60 voitures particulières à 2 50.	150
Ensemble pour péage au bateau à vapeur de l'État. fr.	54,650
Tandis que le service spécial de la société, ne coûtera que.	25,000
D'où une économie annuelle de. fr.	29,650

Produit net de l'entreprise.

On a vu, page 47, que le montant général des recettes de toute nature s'élèverait à fr. 743,612

Et, page 51, que le total général des dépenses d'administration, d'entretien et d'exploitation, s'élèverait au maximum à 350,000

En conséquence, l'excédant annuel des recettes sur les dépenses sera de fr. 393,612

ou plus de 11 p. % du capital à engager (1).

Cet intérêt de 11 p. % répond proportionnellement à l'intérêt de 3 p. % que produit actuellement le chemin de fer du Gouvernement, si on considère que le coût total d'établissement des sections exploitées en 1841 s'élevait, y compris le matériel, à plus de 70 millions de francs, ou dix à onze cent mille francs par lieue, tandis que le chemin de fer projeté ne coûtera que 350,000 francs par lieue.

Cet intérêt de 11 p. % ne paraîtra que très-modéré, si on le compare au produit net de 16 1/2 p. % que le chemin de fer de Bruxelles à Anvers a rapporté en 1836, lorsqu'il était encore à simple voie, et qu'il n'avait pour toute recette que le service unique des voyageurs. (*Voir le compte rendu aux Chambres, du 1^{er} mai 1837.*)

En terminant cet exposé du revenu financier, nous croyons devoir faire observer que les résultats que nous venons de présenter ne sont basés que sur l'application de tarifs extrêmement modérés, tout à fait avantageux au pays, surtout en ce qui concerne les transports de marchandises, qui s'effectueront à plus de 50 p. % en dessous des prix actuels du chemin de fer de l'État;

(1) La recette brute s'élevant à	fr. 743,612
Déduisant les dépenses fixes	311,000
Reste pour produit net	fr. <u>432,612</u>

Qui se répartit comme suit :

1 ^o Intérêts à 5 p. % du capital engagé, à payer aux Actionnaires, ci	175,000
Reste	fr. <u>257,612</u>
2 ^o Part de 15 p. % sur cette dernière somme, attribuée à titre de traitement variable, aux Agents de la Compagnie.	38,641
3 ^o Reste pour part de dividende à répartir entre les Actionnaires. fr.	<u>218,971</u>

Ou plus de 6 p. % en sus des 5 p. % déjà prélevés pour les intérêts du capital engagé.

Que, sous ce rapport, les tarifs appliqués au mouvement des marchandises, pages 41 et 44 du présent Mémoire, sont beaucoup moins élevés que le maximum des prix de transport qui nous sont accordés par l'acte de concession, et qu'il devait en être ainsi pour que le chemin de fer projeté pût entrer en concurrence avec les transports effectués par l'Escaut.

Mode d'exécution.

Après avoir rendu compte de tous les éléments de recettes et de dépenses qui constituent l'entreprise projetée, dont le montant total d'établissement s'élève à 3,500,000 francs, nous allons indiquer le mode d'exécution qui nous a paru le plus rationnel, le seul capable, selon nous, de soustraire la Compagnie à toute crainte d'augmentation future de dépenses imprévues.

Jusqu'ici, les dépenses d'exécution ont toujours, malheureusement, dépassé de beaucoup les estimations premières, et au lieu d'arriver au terme fixé pour la mise en exploitation, les ouvrages ont presque toujours éprouvé des retards dans leur achèvement : les chemins de fer anglais, ceux de Paris à St-Germain, de Versailles, les chemins de fer allemands, celui de Cologne à la frontière belge, enfin nos chemins de fer même, sont la preuve évidente que toujours les estimations premières ont été considérablement augmentées, quelquefois doublées, et presque jamais il n'est arrivé de livrer l'entreprise à l'exploitation, à l'époque qu'on s'était promise.

On doit attribuer, à deux causes principales, les dépenses supplémentaires qui viennent s'ajouter, chaque jour, aux évaluations primitives; la première et la plus importante, c'est que, obligé de traverser une longue étendue de pays plus ou moins accidentés, avec un système de pente très-faible, on est constamment forcé, ou à de profondes tranchées, ou à de grands remblais, dont les difficultés d'exécution ne peuvent jamais être déterminées à l'avance d'une manière certaine. Sous ce premier point de vue, rien de semblable n'est à craindre pour la route qui nous occupe; elle traverse un sol uni, ne présentant aucune crête à couper, aucun ouvrage d'art important à construire.

Le second point, qui a causé des augmentations successives de dépenses, c'est la réserve introduite dans les devis, de pouvoir apporter aux projets, pendant l'exécution, toutes les améliorations dont ils pourraient être susceptibles : ce sont ces améliorations qui viennent chaque jour augmenter le capital d'établissement et amener des différences si considérables entre les évaluations premières et les décomptes définitifs. — L'assurance que l'on a de pouvoir améliorer, pendant l'exécution, un projet prématuré, porte souvent à mettre en

adjudication des travaux qui sont loin d'avoir été complètement étudiés.

Sous ce second point de vue, nous avons l'assurance la plus positive, par l'étude toute particulière que nous avons faite de ce projet, tant dans l'intérêt général, dans l'intérêt des localités traversées, que dans l'intérêt de la Compagnie, que l'évaluation totale des dépenses d'établissement et du matériel que nous avons arrêtée à la somme de 3,500,000 francs, ne sera pas dépassée.

Beaucoup de personnes trouveront peut-être ce chiffre de dépense trop faible, surtout si on le compare au chiffre connu du coût du chemin de fer de l'État; aussi, avons-nous cherché à rassurer complètement la compagnie sous ce dernier point de vue, l'un des plus importants pour les capitalistes qui prendraient part à l'entreprise.

Pour atteindre ce but, nous avons cru ne pouvoir mieux faire que de proposer de nous charger nous-même, en nous engageant personnellement par un contrat à forfait, de l'exécution entière de la route et de son matériel, pour la somme susmentionnée, suivant les conditions imposées au cahier des charges qui a servi de base à l'adjudication et à l'arrêté royal du 16 de ce mois, qui nous a rendu concessionnaire de cette entreprise.

Et, pour garantie de ce marché, nous nous proposons de prendre, en qualité d'actionnaire, un nombre suffisant d'actions, qui resteront inaliénables jusqu'à l'expiration de la première année d'exploitation. (*Voir* le projet de contrat ci-annexé.) — Il va sans dire que nous ferons tous les versements desdites actions de même que tous les autres actionnaires. Ces conditions, qui formeront la base de notre contrat avec la Compagnie, seront la meilleure preuve de la conviction que nous avons de la solidité de cette opération, et nous espérons qu'elles démontrent, à l'évidence, que nous n'avons eu en vue qu'une entreprise sérieuse, loyale et étrangère à tout esprit d'agiotage.

Bruxelles, le 20 novembre 1842.

l'Ingénieur en Chef,

G. DE RIDDER.

ANNEXE.

**SOUS-DÉTAIL DES DÉPENSES ANNUELLES
D'ADMINISTRATION, D'ENTRETIEN ET D'EXPLOITATION**

DE LA ROUTE PROJÉTÉE,

S'ÉLEVANT ENSEMBLE A LA SOMME DE **350,000** FRANCS.

FRAIS D'ADMINISTRATION GÉNÉRALE.

*A. Traitements des Administrateurs, Commissaires et Agents généraux, etc.,
de la Compagnie.*

Les trois Administrateurs de la Compagnie	7,200
id. Commissaires	3,600
Le Régisseur	5,000
Le Contrôleur	3,000
Un premier Commis	1,200
Deux seconds Commis	2,000
Un messenger	700
Ensemble.	<u>22,700</u>

B. Fournitures de bureaux, impressions, etc.

Fournitures de bureaux et frais d'impression des bilans, mémoires et comptes rendus aux Actionnaires, insertions de journaux, etc. 3,000

C. Rétribution à payer à l'État, pour haute surveillance de police, ci. 800

Total des frais d'Administration générale. . . fr. 26,500

FRAIS DE PERCEPTION.

*A. Traitements et salaires des receveurs, commis, gardes-convois, garçons
de bureaux, etc.*

Deux receveurs chefs de service, à Anvers et à Gand	3,200
Deux premiers commis, à Anvers et à Gand	2,200
A reporter. . . fr.	<u>5,400</u>

	<i>Report.</i> . . . fr.	5,400
Deux seconds commis, à Anvers et à Gand		1,800
Trois receveurs, à St-Nicolas, Lokeren et Beveren		3,600
Deux seconds commis, à St-Nicolas et Lokeren		1,800
Un second commis, à Beirvelde		900
Cinq gardes-convois		4,000
Trois surveillants de police		2,400
Cinq garçons de bureaux, portiers, etc.		3,900
	Ensemble.	<u>23,800</u>

B. Fournitures de bureaux, impressions, etc.

Les frais d'impression pour coupons de voyageurs, souches, registres, papiers et fournitures diverses, pour les bureaux des villes et stations intermédiaires, dans la prévision d'un mouvement de voyageurs et marchandises, tel que nous l'avons décrit aux pages 30, 41 et 44, s'élèveront ensemble à 8,000

C. Entretien du mobilier, chauffage, éclairage des bureaux et salles d'attente.

L'entretien du mobilier, le chauffage et l'éclairage des salles d'attente et des bureaux de recette, à Anvers, à Gand et aux stations intermédiaires, s'élèvera à 5,000

Total des frais de perception. . . . fr. 36,800

FRAIS D'ENTRETIEN ET DE POLICE DE LA ROUTE.

A. Traitement des Employés et salaires des ouvriers chargés de l'entretien et de la police de la route.

L'entretien et la police du rail-way proprement dit, seront confiés à deux surveillants, qui seront rétribués de la manière suivante :

Traitement fixe des deux surveillants, à 1,500 francs chacun, ci. 3,000

Des ouvriers, constamment sur les lieux, seront chargés de l'entretien du rail-way;

Ces ouvriers seront logés dans des maisons de garde : une brigade de trois hommes suffira amplement pour entretenir 5,000^m de voie ou 30 ouvriers pour les 50 kilomètres; — lesquels payés à 1 fr. 30 c. par jour, pour 300 jours de l'année, ci. . . . 11,700

Dix-huit cantonniers ou gardes, placés à 2,500 mètres de distance moyenne, seront chargés de la police du rail-way; ils soigneront les barrières aux traverses des routes et chemins, de concert avec les ouvriers de l'entretien.

On choisira ces gardes parmi des hommes mariés, ayant un

A reporter. . . . fr. 14,700

Report. . . fr. 14,700

état sédentaire; tel que tisserand, etc. — La maison de garde sera suffisamment spacieuse pour y loger en même temps les ouvriers de l'entretien;

La maison sera disposée de manière à donner au garde toute facilité pour surveiller la partie du rail-way dont il aura la responsabilité; de cette manière, il sera amplement rétribué avec un subside annuel de 350 fr., ci pour les 19 gardes. 5,650

Il en sera de même avec le garde du pont mobile de la Durme; n'ayant à manœuvrer le pont que deux à trois fois par jour, il pourra également, étant logé, s'occuper d'un ouvrage sédentaire, ci. 450

Dépenses imprévues pour cet article. 1,400

Ensemble fr. 22,200

B. Fournitures de matériaux, pour l'entretien et le renouvellement successif du rail-way.

Renouvellement du sable de fondation des billes 3,000

id. des billes en chêne pour les premières années 500

id. de rails 200 par année, déduction faite des vieux matériaux. 2,000

Renouvellement des vis à bois 500

Réparations des ponts et aqueducs 1,800

id. des traverses de routes, pavages 1,000

Entretien des 19 maisons de garde. 1,900

id. des lanternes et signaux 1,000

Dépenses imprévues 6,300

Ensemble fr. 18,000

C. Travaux divers pour l'entretien et la réparation des bâtiments et dépendances des stations, etc.

L'entretien et la réparation des salles d'attente; du bâtiment de l'administration générale; des bureaux de recette; remises de locomotives; hangards couverts, etc., ne sauraient dépasser annuellement la somme de. 3,000

Renouvellement des divers mobiliers 3,000

Dépenses imprévues. 2,000

Ensemble fr. 8,000

Total des frais d'entretien et de police de la route. . . fr. 48,200

DÉPENSES DE TRANSPORT.

Locomotives.

A. Traitement et salaires des Employés et aides chargés de la manœuvre et du nettoyage des locomotives.

Pour effectuer quatre départs, terme moyen, par jour, de chaque extrémité de la ligne, comme nous l'avons dit à la page 48, deux locomotives et deux machinistes satisferont à ce travail. — Chaque machiniste, en lui laissant la faculté de séjourner et de se nourrir au même endroit, fera facilement, le matin, un voyage et retour; et autant le soir.

Un convoi extraordinaire pourrait compléter, au besoin, le transport des marchandises, s'il était plus considérable que le mouvement présumé.

D'après cette base, les dépenses du personnel peuvent être évaluées comme suit:

Deux mécaniciens chefs de service, salariés, ci pour deux . . .	3,000
Deux machinistes pour les convois de voyageurs, et deux de réserve, salariés, ci pour quatre	4,000
Deux chauffeurs et deux de réserve, ci pour quatre.	3,200
Quatre manœuvres et quatre jeunes aides pour le nettoyage, l'allumage et l'aménagement des locomotives dans les stations extrêmes.	4,670
Sept manœuvres aux réservoirs des stations pour l'aménagement de l'eau et du combustible.	4,000
Quatre gardes-excentriques aux stations principales	3,000
Dépenses imprévues	2,130
<hr/>	
Ensemble fr.	24,000

B. Combustible, huile, graisse et objets divers de consommation.

Les locomotives brûleront moitié houille, moitié coak, d'après le procédé employé sur la route de Darlington.

Une locomotive à expansion, attelée à un convoi de 90 voyageurs et 13 à 14 tonneaux de marchandises, terme moyen, consommera :

	HOUILLE en KILOG.	COAK en KILOG.
Pour allumage.	225	»
Pour quatre voyages ou sept heures de travail par jour.	550	550
Pour sept heures d'attente dans les stations.	400	»
Pour une seconde locomotive faisant un travail semblable.	1,175	550
<hr/>		
Total par jour.	2,350 ^k	1,100 ^k
<hr/>		
A reporter. . . fr.		24,000

Report. . . fr. 24,000

	T. HOUILLE.	T. COAK.
Ou pour les 365 jours de l'année.	853	402
Ajoutant pour convois extraordinaires ou accidentels de marchandises, 1/10 du montant ci-dessus . . .	85	40
Pour le chauffage de l'eau dans les réservoirs, aux stations d'Anvers, Gand et St-Nicolas.	200	
Chauffage des stations, remises, etc.	100	
Imprévu.	62	58
Total par an. , .	<u>1,300</u>	<u>500</u>

1,300 tonneaux de houille, à 20 fr., ci 26,000
 500 id. de coak, à 30 » ci 15,000

Huile de Gallipoli. Une locomotive consommera au maximum
 1 1/4 litre par voyage d'Anvers à Gand, ou pour 3,400 tra-
 jets, ci 4,250 } 5,000 lit.
 Déchets, pertes, etc. 750 }

5,000 litres à 1 fr. 10, ci 5,500

Graisse jaune. Pour 3,400 trajets de locomotive, à 1 kil. par
 voyage, ou 3,400 kil., à fr. 0.40, ci 1,360

Déchets de coton, étoupes. 1,500 kil., à fr. 0.70 1,050

Toile, chanvre, brosses, éponges, balais, etc. 1,000

Savon, huile, thérébentine 600

Huile d'éclairage dans les remises. 1,000

Dépenses imprévues 2,490

Ensemble fr. . . . 54,000

*C. Fournitures de matériaux, tant pour entretien ordinaire que
 pour grosses réparations et salaires d'ouvriers.*

Pour entretenir constamment en activité de service les deux
 locomotives pour le transport des voyageurs et des marchan-
 dises, faisant chacune quarante lieues de parcours par jour en
 moyenne, il sera nécessaire d'y adjoindre deux locomotives de
 rechange et deux autres de réserve pour parer à toute éventualité.

D'après cet exposé, nous pourrions évaluer les dépenses de salai-
 res, pour réparations des six locomotives susdites, comme suit :

Deux forgerons et deux aides, occupés pendant toute

l'année fr. 4,000

Deux ajusteurs 2,000

Approvisionnements de fers, acier, cuivre, limes, pei-
 niture, etc., déduction faite des vieux matériaux. . . . 5,000

Houille de forge, éclairage 2,000

13,000

A reporter. . . fr. 13,000 78,000

Report. . . fr. 13,000 78,000

Pour évaluer les grosses réparations, ou, en d'autres termes, pour reconstituer les six locomotives nécessaires à l'exploitation du chemin de fer, il faut se figurer d'abord que de ce nombre il n'y en aura que deux qui travailleront constamment pendant sept heures de la journée. — Les quatre locomotives supplémentaires doivent être considérées comme restant constamment inactives dans les stations.

Partant de cette base, nous allons d'abord évaluer les dépenses de reconstitution des deux locomotives travaillantes, comme suit :

Une de ces locomotives peut être perpétuellement tenue en état de service, au moyen d'une *réserve annuelle* de pièces de rechange et de frais de réparations suivantes :

		RÉSERVE	
		ANNUELLE,	
		NON COMPRISE LA	
		VALEUR DES VIEUX	
		MATÉRIAUX.	

Six bandages de roues, renouvelés tous les deux ans.	600		
Six roues entières. dix ans.	100		
Trois essieux id.	100		
Les tubes de la chaudière, renouvelés tous les quatre ans.	300		
Les pistons. id.	40		
Les cylindres et pompes foulantes id.	120		
Les excentriques id.	30		
Les glissières et arbres coudés. id.	80		
Les soupapes de sûreté id.	50		
Le frein. id.	40		
Les ressorts et l'encadrement, renou- velés tous les dix ans.	230		
La chaudière et le réservoir id.	190		
La cheminée et la grille du fourneau, renouvelées tous les ans. id.	100		
Imprévu	1,020		
Total de la réserve annuelle, pour la reconstitution d'une locomotive fr.	3,000	}	6,000
Et autant pour la seconde »	3,000		

Les quatre locomotives supplémentaires, malgré leur inactivité et les frais d'entretien ordinaires, de peintures, etc., subiront cependant une certaine détérioration que nous allons évaluer comme suit :

Ces locomotives devant être considérées comme neuves, puis-

A reporter. . . fr. 19,000 78,000

	<i>Report.</i> . . . fr.	19,000	78,000
qu'avec le gros entretien des deux locomotives ci-dessus, elles sont censées ne pas devoir rouler, pourront facilement être reconstituées avec un subside annuel de		6,000	
	Ensemble fr.		25,000

Voitures et Waggons.

A. Salaires des surveillants et ouvriers, chargés de l'entretien et du nettoyage.

Nous avons exposé qu'il y aurait quatre départs en moyenne par jour, de chaque extrémité de la ligne, et que chaque convoi serait composé de :

2	voitures de 1 ^{re} et de 2 ^e classe.
3	id. 3 ^e id.
5 à 7	waggons de marchandises.

Ensemble 10 à 12 voitures par convoi.

Il n'y aura donc constamment en voyage, pendant les sept heures de la journée, que le double de cette quantité, c'est-à-dire 20 à 24 voitures. A cette quantité sera nécessairement ajouté un nombre suffisant de voitures de rechange, tant pour le service des voyageurs que pour celui des marchandises, sans en excepter les voitures de réserve.

Les dépenses annuelles pour cet article s'élèveront comme suit :

Six manœuvres et quatre jeunes aides, pour le nettoyage, l'aménagement et le graissage des voitures, ci.	fr. 5,500	} 6,000
Imprévu	500	

B. Fournitures d'objets de consommation :

Les 20 à 24 voitures ci-dessus mentionnées, roulant constamment pendant sept heures de la journée, nécessiteront :

Pour graisse jaune, 6,000 kilog. à fr. 0 40 ci.	fr. 2,400
» Savon, brosses, balais, etc.	800
» Couleurs, vernis, etc.	2,000
	<u>5,200</u>

C. Fournitures de pièces de rechange et salaires des ouvriers employés aux grosses réparations et à l'entretien ordinaire.

Pour le renouvellement du matériel des voitures et waggons, dans une période donnée, nous poserons d'abord qu'il y aura constamment 20 à 24 voitures en circulation, pendant sept

A reporter. . . . fr. 11,200 103,000

Report. fr. 11,200 103,000

heures de la journée. L'excédant des voitures et waggons doit être considéré comme restant inactif dans les stations.

Partant, nous allons d'abord évaluer les dépenses de renouvellement des 20 à 24 voitures roulantes, comme il vient d'être dit :

	RÉSERVE		
	<small>ANNUELLE,</small>		
	<small>NON COMPRISE LA</small>		
	<small>VALEUR DES VIEUX</small>		
	<small>MATÉRIAUX.</small>		
	<hr/>		
Quatre-vingts bandages de roues, renouvelés tous les deux ans, ci pour un an.	2,400		
Quatre-vingts roues entières, renouvelées tous les dix ans, ci pour un an.	800		
Quarante essieux, renouvelés tous les dix ans, ci pour un an.	100		
Quatre-vingts boîtes d'essieux, renouvelées tous les dix ans, ci pour un an.	50		
Cent ressorts, renouvelés tous les dix ans, ci pour un an.	500		
Ferremets divers, renouvelés tous les deux ans, ci pour un an.	1,000		
Charpente et menuiserie des voitures de 1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e classe, renouvelées tous les cinq ans, ci pour un an.	2,500		
Garnitures de draps, galons, crins, etc., pour les voitures de 1 ^{re} et 2 ^e classe, renouvelés tous les trois ans, ci pour un an.	1,500		
Quatre-vingts coussinets en bronze, renouvelés tous les six mois, ci pour un an.	300		
Deux menuisiers et deux aides, occupés pendant toute l'année.	3,200		
Un peintre et un aide, occupés pendant toute l'année.	1,280		
Un maréchal et un aide, occupés pendant toute l'année.	2,200		
L'excédant du matériel restant inactif dans les stations, soit en chargement, soit en stationnement, subira une certaine détérioration que nous allons évaluer comme suit :			
Garnitures de huit voitures de 1 ^{re} et 2 ^e classe, renouvelées tous les quatre ans, ci pour un an.	2,200		
Charpente et menuiserie de vingt voitures de 1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e classe, renouvelées tous les huit ans, ci pour un an.	1,000		
<i>A reporter.</i> . . . fr.	19,030	11,200	103,000

<i>Report.</i>	<i>fr.</i> 19,030	11,200	103,000
Charpentes de quarante-deux waggons de marchandises, etc., renouvelées tous les huit ans, ci pour un an.	2,000		
Ferremets, en général, renouvelés tous les quinze ans, ci pour un an.	6,000		
Imprévu	1,770		
		<u>28,800</u>	
Total pour le renouvellement des voitures et waggons.			<i>fr.</i> 40,000

Bateaux à vapeur, etc.

Le bateau à vapeur devra opérer journellement huit traversées en moyenne, pour le service des voyageurs, et 3 à 4 traversées, pour le service des marchandises. — Il effectuera, en outre, au moyen de sa machine à vapeur (qui pourra s'engrener aux pontons des embarcadères), le hallage et la descente des waggons sur les plans inclinés, afin de pouvoir, à toute heure de marée, ou amener les waggons de marchandises sur les quais, ou les embarquer.

Il y aura, en outre, un second bateau de réserve, afin d'assurer le service d'une manière certaine et convenable. — Ce bateau remplacera celui de service, lorsqu'il s'agira de nettoyer les chaudières ou de faire des réparations à ce dernier.

D'après cet exposé, les dépenses annuelles de ce service s'élèveront comme suit :

A. *Pour traitements et salaires des machinistes et mariners du bateau de service.*

Un Capitaine	1,200	
Un machiniste.	1,000	
Deux matelots et un mousse	1,850	
Ensemble.		<u>4,050</u>

B. *Fournitures d'objets de consommation, et entretien ordinaire.*

La machine à vapeur consommera par jour, savoir :

Pour allumage.	200 kil. de houille.
» douze traversées.	100 id.
» deux heures de travail aux plans inclinés.	150 id.
» sept heures d'attente.	150 id.
Ensemble.	<u>600 kilog. par jour,</u>

A reporter. *fr.* 4,050 143,000

	<i>Report.</i> . . . fr.	4,050	143,000
ou 198 tonneaux pour l'année entière, à fr. 20, ci fr.		3,960	
Huile, graisse, coton, étoupes, etc.		800	
Entretien ordinaire de la machine et du bateau de service, cordages, peinture, goudronnage, etc.		1,240	
Entretien du bateau de réserve.		300	
Imprévu.		700	
	Ensemble.	<u>7,000</u>	

C. *Réserve pour le renouvellement des deux bateaux.*

La réserve annuelle nécessaire à la reconstitution des deux bateaux et de leurs machines s'élèvera à 7,300

D. *Entretien des embarcadères et de leurs plans inclinés.*

L'entretien et les grosses réparations des deux embarcadères, leurs pontons et plans inclinés, exigeront, année moyenne, la somme de 4,850

Total pour le service des bateaux à vapeur, embarcadères, etc. 23,200

Camionage, etc.

A. *Personnel chargé de la réception et du transport à domicile.*

Pour effectuer les transports à domicile des articles de messageries, bagages, finances et valeurs, prévus au tableau, page 44, il sera établi quatre camions à un cheval, dont le personnel sera rétribué de la manière suivante :

Quatre facteurs	3,000
Quatre conducteurs de camions	2,800
Somme à valoir pour les stations intermédiaires	1,000
Somme à valoir pour la réception des articles dans les stations	<u>1,600</u>
	Ensemble. <u>8,400</u>

B. *Frais et entretien des équipages.*

Entretien de quatre camions roulants et deux de rechange :
graissage, peinture, etc. 1,000

Frais de nourriture de quatre chevaux travaillants, et
un cheval de rechange : entretien des fers, harnais;
frais de maladies, amortissement de réforme au bout
de six ans, ci 6,000

Ensemble. 7,000

A reporter. . . . fr. 15,400 166,200

	<i>Report.</i> . . fr.	15,400	166,200
C. <i>Frais d'Omnibus à Gand.</i>		6,000	
			<hr/>
Ensemble pour le camionage, etc.			21,400
Total des dépenses de transport.	fr.	187,600	<hr/>

DÉPENSES IMPRÉVUES.

Accidents, réparations extraordinaires, avaries, secours, etc.		11,900	<hr/>
--	--	--------	-------



RÉCAPITULATION DES DÉPENSES ANNUELLES

Frais d'Administration générale.		26,500	
Frais de perception.		36,800	
Frais d'entretien et de police de la route.		48,200	
Dépenses de transport.		187,600	
Dépenses imprévues.		11,900	
			<hr/>
Total général des dépenses annuelles.	fr.	311,000	<hr/>



RÉPARTITION

Entre les Agents de la Compagnie, de la somme de 38,641 francs,

Qui leur est attribuée à titre de traitement variable, résultant des 15 p. % de bénéfices dans les dividendes. (*Voyez pages 53, 57 et suivantes.*)

	TRAITEMENT FIXE.	TRAITEMENT VARIABLE.		
		NOBRE DE PARTS de 282 fr.	MONTANT DES PARTS.	
ADMINISTRATION GÉNÉRALE.	Les trois Administrateurs. . . ensemble	7,200	18	5,076
	Les trois Commissaires. id.	3,600	9	2,538
	Le Régisseur	5,000	6	1,692
	Le Contrôleur.	3,000	4	1,128
	Un Premier Commis	1,200	3	846
	Deux Seconds Commis . . . ensemble	2,000	4	1,128
PERCEPTION.	Deux Receveurs à Anvers et à Gand, ens.	3,200	8	2,256
	Deux Premiers Commis. id. id.	2,200	6	1,692
	Deux Seconds Commis . id. id.	1,800	4	1,128
	Trois Receveurs à St-Nicolas, Lokeren et Beveren ensemble	3,600	9	2,538
	Deux Seconds Commis à St-Nicolas. id.	1,800	4	1,128
	Un Second Commis à Beirvelde. . . .	900	2	564
	Cinq Gardes-Convois ensemble	4,000	10	2,820
Trois Surveillants de police. . . . id.	2,400	6	1,692	
ENTRETIEN DE LA ROUTE	Deux Surveillants ensemble	3,000	6	1,692
LOCOMOTIVES.	Deux Chefs mécaniciens. . . ensemble	3,000	8	2,256
	Quatre Conducteurs machinistes. . id.	4,000	8	2,256
	Quatre Aides machinistes id.	3,200	4	1,128
BATEAU A VAPEUR.	Le Capitaine	1,200	4	1,128
	Le Conducteur machiniste	1,000	2	564
CAMIONAGE.	Quatre Facteurs ensemble	3,000	8	2,256
	Quatre Aides. id.	2,800	4	1,128
			137	38,634
Appoint.				7
	Ensemble Francs. . .			38,641

TABLE DES MATIÈRES.

I

ACTES OFFICIELS.

	PAGES.
Procès-verbal de la commission d'enquête pour l'examen du projet de chemin de fer direct d'Anvers à Gand.	1
Devis et cahier des charges arrêté par M. le Ministre des Travaux publics, pour la concession du chemin de fer	7
Soumission souscrite en adjudication publique, le 18 octobre 1842, par le sieur De Ridder, pour la concession projetée	21
Arrêté royal du 16 novembre 1842, qui déclare le sieur De Ridder, concessionnaire du chemin de fer.	23

II

NOTICE SUR LES RÉSULTATS FINANCIERS PRÉSUMÉS DE L'ENTREPRISE.

Introduction	25
Tableau du mouvement présumé et du produit des recettes pour le service des voyageurs	30
Tableau du mouvement présumé pour les grosses marchandises	41
Id. id. pour les articles de messageries, etc.	44
Id. id. pour le bétail, chevaux et voitures	45
Récapitulation des divers produits de recettes	47
Suffisance d'une simple voie pour la route projetée.	id.
Économie de premier établissement, résultant du système adopté d'une voie à moyenne section	48
Du matériel nécessaire à l'exploitation de la route.	49
Dépenses annuelles d'administration, d'entretien et d'exploitation.	id.
Parallèle entre les dépenses annuelles des chemins de fer de l'État et celles du chemin de fer projeté.	51
Nécessité pour la Compagnie d'établir un service spécial par bateau à vapeur pour la traversée de l'Escaut	52
Produit net de l'entreprise.	53
Mode d'exécution.	54

ANNEXE.

Sous-détail des dépenses annuelles, d'administration, d'entretien et d'exploitation de la route	57
Frais d'administration générale	id.
Id. de perception.	id.
Id. d'entretien et de police de la route	58
Dépenses de transport.	60
Id. imprévues.	67
Répartition, entre les Agents de la Compagnie, des 15 p. % de bénéfices dans les dividendes.	69