

DESCRIPTION

DE LA

ROUTE EN FER

A ÉTABLIR

D'ANVERS A COLOGNE.

TABLE.

INTRODUCTION.	Page 1
-----------------------	--------

I^{re} PARTIE.

De la nécessité d'une communication directe entre le port d'Anvers, la Meuse et le Rhin. — Renseignemens historiques et statistiques. — Mouvement commercial entre la Belgique, les Provinces Rhénanes et la Hollande. — Fret entre ces divers points par les voies existantes.

Importance commerciale du port d'Anvers.	9
Tableau du mouvement principal, à l'entrée par mer, de 1820 à 1829.	13
Importance commerciale du port de Cologne.	14
Tableau du mouvement du port, de 1823 à 1829.	17
Frais de transport par les voies existantes entre Cologne et la mer, par Anvers et Rotterdam.	<i>ibid.</i>
Mouvement commercial entre Anvers et les Provinces Rhénanes	18
Tableau du mouvement commercial annuel pendant les dernières années du Gouvernement des Pays-Bas, entre Anvers, Bruxelles, Liège, Verviers et les Provinces Rhénanes	19
Tableau du transport des voyageurs par messageries, entre Anvers, Bruxelles, Verviers et les villes intermédiaires	20

II^e PARTIE.

Choix du système de communication. — Détails du tracé et des pentes. — Construction des ouvrages. — Devis des dépenses d'établissement, d'entretien et d'exploitation.

§ I ^{er} . Du choix des divers projets de communication entre le port d'Anvers, la Meuse et le Rhin.	21
Canal de jonction de l'Escaut au Rhin, comparé à un chemin de fer direct d'Anvers à Cologne par Sittard.	<i>ibid.</i>
Chemin de fer d'Anvers à Liège, comparé à un canal de jonction d'Anvers à la Meuse.	22
Comparaison générale des canaux et des chemins de fer, et avantages de ce dernier genre de communication.	23

§ II. <i>Discussion générale du tracé le plus avantageux pour le chemin de fer d'Anvers à la Meuse et au Rhin.</i>	Page 25
Tableau de l'importance des foyers commerciaux situés entre Anvers et Cologne, représentés en nombres d'après les données combinées de la population et de l'industrie	28
Avantage du passage par Liège	29
Avantage de l'établissement d'une branche jusqu'à Bruxelles.	<i>ibid.</i>
§ III. <i>Description du tracé proposé.</i>	31
§ IV. <i>Des vrais principes d'économie et de convenance dans la constitution des ouvrages</i>	35
Convenance de l'établissement de la nouvelle route à simple voie avec gares d'évitement	<i>ibid.</i>
Largeur du chemin. — Achat du terrain dans l'hypothèse de l'établissement ultérieur d'une seconde voie par suite de l'augmentation du commerce	38
Rails ou ornières. — Leur échantillon	39
Ouvrages d'art.	41
§ V. <i>Evaluation des dépenses</i>	42
Dépenses d'établissement :	
Section d'Anvers à Malines.	43
Embranchement de Lierre	44
Section de Malines à Bruxelles	<i>ibid.</i>
— de Malines à Louvain	45
— de Louvain à Tirlemont.	46
— de Tirlemont à Waremme	47
— de Waremme à la Meuse	48
— de la Meuse à Verviers	49
Récapitulation générale des dépenses d'établissement de la route projetée	50
Dépenses annuelles d'entretien et d'administration des travaux	51
§ VI. <i>Des moyens de transport</i>	<i>ibid.</i>
Des waggons ou chariots	52
Des chevaux et de leur effet utile sur les chemins à ornières de fer.	53
Tableau du poids qu'un cheval peut traîner sur ornières de fer.	54
Machines locomotives. — De leur emploi sur les chemins de fer en Angleterre	<i>ibid.</i>
Parallèle entre les locomotives construites avant et après le concours de Liverpool	55
De la vitesse à appliquer aux transports pour conserver dans l'emploi des machines un maximum d'effet utile.	57

Tableau du poids brut que transporte une machine locomotive à différentes vitesses en plaine	Page 58
De l'adhésion des machines locomotives sur les ornieres	60
De l'influence des pentes sur l'adhésion, le poids tiré et les vitesses.	61
Tableau du poids brut que peut traîner une locomotive relativement aux pentes et aux vitesses.	62
Sous-détail du prix d'une journée d'emploi de chariot	<i>ibid.</i>
Sous-détail d'une journée d'emploi de locomotive	63
Prix du fret, par tonneau et par kilomètre.	65
— entre les principales villes	<i>ibid.</i>
Des plans inclinés. — Système proposé pour franchir les hauteurs de Liège	66

III^e PARTIE.

Du recouvrement des dépenses. — Mouvement présumé sur le chemin de fer. — Fixation des péages.

Mouvement commercial existant : données qui ont servi à leur rédaction	68
Montant total des dépenses annuelles à recouvrer	69
De la proportion des péages.	<i>ibid.</i>
Du commerce des houilles en Belgique	70
Tableaux de l'extraction annuelle	71
Consommation des houilles de Liège avant la révolution	<i>ibid.</i>
Tableau comparatif du prix des houilles belges sur les principaux marchés	72
Du commerce des houilles en Angleterre	73
Prix courans sur les principaux marchés en 1832.	<i>ibid.</i>
Prix des houilles anglaises rendues à Rotterdam	74
Parallèle du prix des houilles belges et anglaises rendues en Hollande. <i>ibid.</i>	
Fixation des péages.—Considérations relatives aux houilles de Liège	75
Évaluation des revenus de la route projetée en ce qui concerne le transport des houilles.	<i>ibid.</i>
Tableau des centres de consommation des houilles susceptibles d'être approvisionnés par le chemin de fer.	76
— du produit présumé des péages sur les houilles	77
Transport des voyageurs. — Avantages d'économie et de promptitude que la nouvelle voie procure sur les moyens de transport existans.	<i>ibid.</i>
— Produit des péages	79
Transport des marchandises. — Fixation du péage.	<i>ibid.</i>
— Produit des péages	80
Revenus divers provenant de relations nouvelles tenant à l'établissement de la voie projetée	82
Montant total du revenu présumé	<i>ibid.</i>

IV^e PARTIE.

Du mode d'exécution. — Dangers d'une concession prématurée. — De la formation d'une commission directrice de l'entreprise.

§ I^{er} *Du mode d'exécution.* Page 83

L'entreprise considérée en masse sur les deux territoires *ibid.*

— isolément sur le territoire belge. 84

Des entreprises par voie de concession 85

De l'esprit qui dirige le Gouvernement anglais dans l'exécution des travaux publics 86

Du résultat des entreprises par voie de concession en France et en Belgique *ibid.*

Motifs qui neutralisent en partie les grands avantages que l'Angleterre devrait retirer des communications perfectionnées. . . 87

Hauteur excessive des péages sur les chemins de fer de Liverpool et de Darlington *ibid.*

Exemple de concession prématurée en Belgique. 88

§ II. *Mode proposé pour l'exécution.* *ibid.*

Emprunt hypothéqué sur la route et garanti par l'État. *ibid.*

Formation d'une commission directrice. — Ses pouvoirs 89

Exploitation provisoire des transports. *ibid.*

Dégrevement de la garantie de l'emprunt d'établissement 90