

21 mars

**Arrêté du Roi pour la Mise en Adjudication de la concession d'un
Chemin de Fer à construire d'Anvers à Liège, communiqué à la Chamb
par le Ministre de l'Intérieur**

**Carte générale de la Route en Fer d'Anvers à la Meuse et au Rhin, par
MM. Simons et De Ridder**

1

Léopold, Roi des Belges,

A tous présens et à venir, Salu.

Sur le rapport de notre Ministre de l'Intérieur ; de l'avis de notre Conseil des Ministres ;

Nous avons arrêté et arrêtons :

Notre Ministre de l'Intérieur est autorisé à mettre en adjudication publique la concession à perpétuité d'un chemin à ornières de fer, à ouvrir entre Anvers et Liège, et destiné à former la 1^{re} section de la route en fer d'Anvers à Cologne.

En conséquence le plan général dressé le 10 février par les Ingénieurs des ponts et chaussées SIMONS et DE RIDDER, ainsi que le devis estimatif et le cahier des charges et conditions y annexés, sont approuvés en principe et serviront de base à l'adjudication du chemin en fer.

Notre Ministre de l'Intérieur est chargé de l'exécution du présent.

Donné à Bruxelles, le 21 mars 1832.

(Signé) LÉOPOLD.

PAR LE ROI,

Le Ministre de l'Intérieur,

(Signé) DE TREUX.

2

DEVIS ESTIMATIF

*Des dépenses d'Etablissement et d'Entretien du chemin
de fer d'Anvers à Liège, formant la première section
de la route en fer d'Anvers à Cologne.*

ÉTABLISSEMENT DU CHEMIN.

Acquisitions de Terrains et Indemnités.

La surface totale des emprises de terrains nécessaires à l'établissement du chemin et de ses dépendances est de 202 hectares, dont la valeur a été estimée ainsi qu'il suit ; savoir :

5 hectares de jardins potagers.	à fl. 6,000 fl.	30,000
2 id. de prés de 1 ^{re} classe aux abords des villes .	5,000 "	10,000
28 id. id. dans les campagnes .	3,000 "	84,000
131 id. de prés ordinaires et terres labourables .	1,500 "	196,500
3 id. de bois de raspe et sapinières .	1,800 "	5,400
33 id. de terrains médiocres et prairies marécageuses .	1,200 "	39,600
202 id.		

Les indemnités pour propriétés bâties et plantations, sont estimées ainsi qu'il suit :

Passage dans Borgerhout .	3,500
id. de Diest .	5,000
Maisons bâties à Hallembaye.	2,000
id. à Haccourt .	500
id. à Herstal .	10,000
id. sur le Hoyoux.	6,000
Abattage de plantations sur toute la ligne .	33,000
Ensemble fl.	425,620

Frais d'expertise, de levée de plans, d'acquisition, enregistrement, transcription, actes, etc., 10 pour 20.

42,560

Ouvrages de Terrassements.

Les calculs de terrassements, d'après les pentes du tableau annexé au présent, ont produit les résultats suivants, savoir :

						MÈTRES.	CENTS.		
10,000 mètres cubes de déblai de terre de toute espèce, transportés à 30						au prix de 0,23	ci	fl.	2,300
324,700.	.	.	.	.	.	60.	.	0,25	81,175
66,000.	.	.	.	.	.	100.	.	0,275	18,150
336,000.	.	.	.	.	.	200.	(A)	0,29	97,440
102,000.	.	.	.	.	.	300.	.	0,297	30,294
31,000.	.	.	.	.	.	400.	.	0,305	9,455
14,500.	.	.	.	.	.	500.	.	0,312	4,524
28,300.	.	.	.	.	.	600.	.	0,32	9,056
10,000.	.	.	.	.	.	700.	.	0,327	3,270
47,500.	.	.	.	.	.	800.	.	0,335	15,912
34,500.	.	.	.	.	.	900.	.	0,342	11,799
86,700.	.	.	.	.	.	1.000.	.	0,35	30,345
22,200.	.	.	.	.	.	1.100.	.	0,354	7,858
39,000.	.	.	.	.	.	1.200.	.	0,359	14,001
85,000.	.	.	.	.	.	1.400.	.	0,368	31,280
38,000.	.	.	.	.	.	1.500.	.	0,375	14,250
112,000.	.	.	.	.	.	1.700.	.	0,391	44,128
15,000.	.	.	.	.	.	1.800.	.	0,398	5,979
87,000.	.	.	.	.	.	2.000.	.	0,410	35,670
50,000.	.	.	.	.	.	2.500.	.	0,435	21,750
20,000. de déblai de la pierre de Rotselaer et de la montagne									
St.-Pierre à	.	.	.	.	.	500.	.	1,20	24,000
1,559,400						Total fl.		512,636	

(A) Les transports s'effectuant sur les ornières de fer. voir les sous détails annexés au présent.

Ouvrages d'Art.

GALERIE SOUTERRAINE: sous-détail pour un mètre courant.

29 ^m . de déblai de mine, transporté à 600 ^m ., terme moyen, à fl. 1,50	ci fl. 43,50
Bèles, étauçons, lambourdes, cognets, clous, etc., pour l'établissement de la	
mine	5,00
Cintres en charpente.	3,00
Planches de roulage, ornières, cordes.	4,00

à reporter fl. 55,50

report fl. 55,50

8 m. 50 c. de maçonnerie de voûte souterraine en briques, avec remplissage

à fl. 15	"	127,50
Lumière, épuisemens	"	3,00
Rejointoyement	"	1,50

Ensemble fl. 187,50

Faux frais, déchet, bénéfice de l'entrepreneur	"	18,75
Imprévu	"	43,75

Total par mètre courant fl. 250,00

La galerie souterraine ayant 1700 mètres de longueur, ci.	fl.	425,000
Les deux têtes de la galerie		5,000

Total fl. 430,000

PONTS.

Passage des fortifications à Anvers avec deux ponts en charpente.	fl.	30,000
Pont-tournant en charpente sur la Nethe, entre Lierre et Duffel	"	22,000
Pont sur la rivière d'Hérentals	"	6,000
id. sur le Démer	"	9,000
id. sur la décharge du Démer	"	9,000
id. sur le Jaar	"	9,000
9 ponts de 5 m. d'ouverture à fl. 3,500	"	31,500
1 id. 4 id. " 2,500	"	2,500
2 id. 3 id. " 2,000	"	4,000
7 id. 2 id. " 1,300	"	9,100
7 id. 1,50 id. " 800	"	5,600
32 id. 1 id. " 600	"	19,200
Aqueducs.	"	10,000

Total fl. 166,900

RAIL-WAY.

Nota. Les localités permettant d'employer avec un égal avantage la pierre ou le bois dans la fondation des supports des rails, on estime que le chemin pourra être construit moitié avec des *dés* et moitié *sur traverses*; en conséquence la dépense par mètre courant est évaluée sur un prix moyen entre les deux sous détails suivants;

Rail-way, avec dés de support en pierres — sous-détail pour 0-90 de longueur.

2 Dés en pierre de 0,50 x 0,50 x 0,30 = ⁻³ 0,15 à fl. 20, ci	fl.	3,00
2 Supports en fonte, ensemble 10 kilogrammes — " 0,18		1,80
4 Broches en chêne		0,04

A reporter fl. 4,84

(6)

	Report	fl. 4,84
30 ^k ,60 fer laminé pour ornieres à fl. 0,24 ci	"	7,35
2 clefs en fer forgé 0,10 ci	"	0,20
<i>Main d'œuvre</i>		
Percement de 4 trous dans les dés	"	0,36
Pose des dés , creusement des fosses , régallement et damage	"	0,16
Placement des supports et ajustement des rails	"	0,14
Transport des matériaux des lieux de dépôt à pied d'œuvre	"	0,02
Empierrement de la voie et autour des dés	"	0,50
Total pour 0,90		fl. 13,75

Réduction au mètre courant fl. 15,28

Rail-way avec traverses de supports en bois.

Une traverse de 2^m 10 de bois de chêne en grume scié en deux et donnant

moyenne 0 , 20 x 0 , 10 = 0,04 ³ ₂ , à fl. 30	fl. 1,26
2 Supports en fonte , ensemble 10 kilog ^s à fl. 0,18	1,80
4 Broches en chêne	0,04
30 ^k 60 de fer laminé pour ornieres à fl. 0 24	7,35
2 Clefs en fer forgé	0,20
<i>Main d'œuvre.</i>	
Percement de 4 trous dans la traverse	0,04
Pose de la traverse , creusement , régallement et damage.	0,16
Placement des supports et ajustement des rails	0,14
Transport des matériaux des lieux de dépôt à pied d'œuvre	0,15
Empierrement	0,40
Total pour 0,90	fl. 11,54

Réduction au mètre courant fl. 12,82

Réduction moyenne entre les deux sous-détails fl. 14,05

La longueur développée du chemin est de	130,874 ^m
267 places d'évitement distribuées sur toute la ligne	24,326
La double voie obligée aux abords des villes	4,800
	160,000 ^m

160,000 mètres courants de Rail-Way à fl. 14,05, ci	fl. 2,248,000
Aiguilles et croisades pour les places d'évitement	75,000
Traverses des routes et chemins	140,000
Total. fl. 2,463,000	

(7)

Plan - incliné.

(Longueur 1200. Pente = 0^m, 03.)

Deux machines à vapeur de 25 chevaux chacune, évaluées, placement compris à .	fl. 37,600
Pièces de rechange	4,400
Bâtiment pour les machines	18,000
Tambours, engrenages, freins et rouleaux	18,000
Puits, réservoirs etc.	6,000
Total fl.	<u>84,000</u>

Dépendances.

27 Maisons de stations d'eau à l'usage des machines locomotives à fl. 3000, compris puits, pompes, et réservoirs etc.	fl. 81,000
60 Maisons de garde, à fl. 800	48,000
5 Maisons pour l'exploitation du chemin, péage, magasins, dépôts	20,000
5 Ponts à bascule, à fl. 2400	12,000
Plattes formes tournantes	3,600
133 Bornes kilométriques à fl. 6	798
Total fl.	<u>165,398</u>

Récapitulation.

Acquisitions de terrains et indemnités.	fl. 468,180
Ouvrages de terrassements	512,636
Ouvrages d'art :	
<i>Galerie souterraine.</i>	430,000
<i>Ponts</i>	166,900
<i>Rail-Way</i>	2,463,000
Plan-incliné.	84,000
Dépendances.	165,398
Ensemble fl.	<u>4,290,114</u>
Imprévu $\frac{1}{25}$ des Estimations.	214,505
Frais de conduite et de surveillance.	130,000
	<u>fl. 4,634,619</u>
Intérêts des fonds pendant l'exécution à 2 $\frac{1}{2}$ pour o/o pendant 3 ans ci.	347,596
Dépense d'exécution fl.	<u>4,982,215</u>

Estimé à la somme de quatre millions, neuf cent quatre vingt deux mille, deux cent et quinze florins de change.

A Bruxelles, le 10 mars 1832.

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées,

(Signé) P. SIMONS, G. DE RIDDER.

Arrêté en Conseil des Ponts et Chaussées, au montant de cinq millions de florins.

A Bruxelles, le 14 mars 1832.

L'Inspecteur-Général, Président du Conseil,

(Signé) T. TEUGHMANN

Le Secrétaire,
(Signé) CHARGNET.

ENTRETIEN ANNUEL *du chemin en Fer et de ses dépendances.*

Entretien des Ouvrages.

Les terrassements 1/80 de la valeur d'exécution	fl. 6,408	} fl. 50,056
Les ouvrages d'arts et les dépendances 1/100	8,463	
Le Rail-Way 1/70	35,185	

Entretien du plan incliné.

Usure et entretien des chaudières et machines	4,000	} fl. 16,500
Fourniture de cordages, huile etc.	4,000	
Combustible 900 tonneaux à fl. 6-50	5,850	
Dépréciation des attirails	2,650	

Personnel.

60 Cantonniers gardes du chemin à fl. 180	10,800	} fl. 22,200
40 Cantonniers pour le service des 27 stations d'eau à fl. 210	8,400	
5 Préposés aux ponts à bascule et gardes magasins à fl. 300	1,500	
Un machiniste et un aide pour le service du plan incliné	1,500	

Frais de perception, Administration et Exploitation du chemin fl. 10,000

Total des dépenses annuelles fl. 98,756

Estimé à la somme de quatre vingt dix huit mille sept cent cinquante six florins.

A Bruxelles, le 10 mars 1832,

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées,
(Signé) P. SIMONS, G. DE RIDDER.

Arrêté en Conseil des Ponts et Chaussées, au montant de cent mille florins.

A Bruxelles, le 14 mars 1832,

Le Secrétaire,
(Signé) CHAUCHET.

L'Inspecteur-Général, Président,
(Signé) T. TEICHMANN.

Approuvé par arrêté Royal du 21 mars 1832,

Bruxelles, le 22 mars 1832,

(Signé) DE THEUX.

SOUS-DÉTAILS *de prix pour les ouvrages de Terrassements.*

POUR UN MÈTRE CUBE DE TERRE DE TOUTE ESPÈCE.	TRANSPORTS Effectués à la brouette, à				TRANSPORTS effectués sur ornières de Fer, à																	
	30 ^m	60 ^m	100 ^m	200 ^m	300 ^m	400 ^m	500 ^m	600 ^m	700 ^m	800 ^m	900 ^m	1000 ^m	1100 ^m	1200 ^m	1300 ^m	1400 ^m	1500 ^m	1600 ^m	1700 ^m	1800 ^m	1900 ^m	2000 ^m
	cents.				cents.																	
Déblai de la terre, fouille et charge: 6 mètres cubes par journée payée fl. 0,60 ci . .	0,100	0,100	0,100	0,100	0,100	0,100	0,100	0,100	0,100	0,100	0,100	0,100	0,100	0,100	0,100	0,100	0,100	0,100	0,100	0,100	0,100	0,100
Transport à la brouette	0,040	0,060	0,080	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Un cheval et son conducteur, payé fl. 3-20. transportera sur ornière de fer, 4 mètres cubes par voyage, ci pour le transport . .	"	"	"	0,030	0,035	0,040	0,045	0,050	0,055	0,060	0,065	0,070	0,072	0,075	0,077	0,080	0,085	0,087	0,090	0,093	0,097	0,100
Déchargement, régalage et damage . . .	0,030	0,030	0,030	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040
Confection et entretien des chariots . . .	0,010	0,010	0,010	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030
Placement et dépréciation des ornières, ponts de service, etc.	0,015	0,015	0,015	0,045	0,047	0,050	0,052	0,055	0,057	0,060	0,062	0,065	0,067	0,069	0,071	0,073	0,075	0,077	0,079	0,081	0,083	0,085
Frais de tracés, conduite des travaux. . .	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015
	0,210	0,230	0,250	0,260	0,267	0,275	0,282	0,290	0,297	0,305	0,312	0,320	0,324	0,329	0,333	0,338	0,345	0,349	0,354	0,359	0,365	0,370
Bénéfice 1/10.	0,020	0,020	0,025	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,040	0,040	0,040	0,040
	cents.				cents.																	
Total le mètre cube	0,230	0,250	0,275	0,290	0,297	0,305	0,312	0,320	0,327	0,335	0,342	0,350	0,354	0,359	0,363	0,368	0,375	0,379	0,394	0,399	0,405	0,410

Dressé par les Ingénieurs des Ponts et Chaussées,

Bruxelles, le 10 Mars 1832,

(Signé) P. SIMONS, G. DE RIDDER.

TABLEAU *indicatif des Pentes du chemin de Fer.*

Longueurs	INCLINAISON		OBSERVATIONS.	Longueurs	INCLINAISON		OBSERVATIONS.
	DES PENTES.	DES RAMPES.			DES PENTES.	DES RAMPES.	
545	0,002	"	Départ d'Anvers.	<i>Report.</i> 43,364			
890	"	0,0014		3,510	"	0,00117	
1,260	0,002	"		6,940	"	"	Niveau.
5,710	"	0,0020		3,560	"	0,0013	
860	"	0,0014		7,460	"	"	Haelen
2,970	0,002	"		1,500	"	0,0005	
2,000	0,002	"		17,500	"	0,002	
1,170	0,0018	"		500	"	"	Niveau.
580	0,0009	"		1,500	0,0018	"	
3,765	"	0,002		1,000	"	0,00175	
1,030	"	0,00026	Wavre N.-Dame.	1,000	"	0,0004	
774	0,0007	"		2,750	"	0,00174	Pied du plan incliné.
2,350	"	0,00199		1,200	"	0,03	Plan incliné.
1,800	"	"		250	"	"	Niveau.
1,890	0,00088	"		3,000	"	0,002	
2,560	0,0011	"		1,000	"	"	Niveau.
2,480	"	0,0006		4,000	0,002	"	Route de Tongres.
1,150	0,00104	"		7,670	0,0014	"	
2,450	0,0006	"		5,790	0,002	"	
2,020	"	0,00041		5,350	0,002	"	Galerie souterraine.
3,110	"	0,00068	Niveau.	3,970	"	"	Niveau.
2,000	"	"		3,340	"	0,0017	
				3,010	0,002	"	
				1,710	"	0,00113	Pont Maghin à Liège.
43,364							
			Longueur totale..	130,874 ^m			

Dressé par les Ingénieurs des Ponts et Chaussées,

Bruxelles, le 10 mars 1832,

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.

PONTS ET CHAUSSEES.

CLAUSES ET CONDITIONS

Auxquelles sera concédée l'entreprise du chemin de fer d'Anvers à Liège, formant la première section de la route d'Anvers à Cologne.

ART. 1^{er}

Le concessionnaire exécutera avec soin, à ses frais, risques et périls, et terminera pour être livrés au commerce, dans le délai de trois ans à dater du jour de l'approbation de l'acte de concession, tous les travaux nécessaires à l'établissement du chemin et de ses dépendances.

ART. 2.

Le chemin sera établi en grande section pour recevoir des charges qui, y compris le poids des voitures, ne pourront dépasser quatre mille kilogrammes par paire de roues. La largeur de la voie sera de un mètre cinquante centimètres de milieu en milieu d'ornières. L'espacement entre les voies dans les endroits où elles seront multiples ne pourra être de moins de un mètre soixante dix centimètres; les banquettes extérieures ou accotemens auront au moins un mètre cinquante centimètres de largeur chacun.

Le chemin partira des bassins maritimes et du canal des brasseurs à Anvers, traversera la Nethe au moyen d'un pont tournant, entre Duffel et Lierre; il longera les boulevards de Diest; il gravira au moyen d'un plan incliné, les hauteurs qui séparent les plaines de la Herck, de la vallée du Jaar; il passera au sud de Tongres et se maintiendra sur la rive droite du Jaar, jusque sur le territoire de la commune de Wonck, d'où il descendra dans la vallée de la Meuse par une galerie souterraine débouchant au château de Loen, à une hauteur de 13^m 50 au-dessus du niveau moyen de la plaine de Lixhe, hauteur fixée pour le point de départ du prolongement ultérieur de la route vers le Rhin. Le chemin aboutira à Liège sur le quai St-Léonard.

Le profil longitudinal du chemin ne présentera nulle part, excepté à l'endroit du plan incliné, de pentes qui dépassent les limites indiquées au tableau suivant :

	mètre.
D'Anvers à Beerselt.	0,0020 par mètre.
De Beerselt à Donck.	0,0015 —
De Donck au pied du plan incliné.	0,0020 —
Du sommet du plan incliné à Tongres.	0,0020 —
De Tongres à Glons-St-Pierre.	0,0016 —
De Glons-St.-Pierre à Liège.	0,0020 —

Le tracé du chemin dans les sinuosités et déviations devra être raccordé par des courbes décrites, en général, d'un rayon de plus de quatre cents mètres.

A chaque demi kilomètre de distance, le chemin présentera des croisades ou gares d'évitement : le développement de ces gares sera d'au moins quatre vingt dix mètres chacun. En outre de ces places d'évitement, le chemin présentera, d'obligation, une double voie, sur une longueur totale de 4800 mètres convenablement répartie aux points de départ à Anvers, au point d'arrivée à Liège et aux abords de Diest et de Tongres. La voie sera également doublée sur le plan incliné et aux approches du pont mobile.

Les ornières seront en fer malléable de la forme appelée *rail saillant*; la partie de chaque rail destinée au contact des roues aura au moins six centimètres de largeur; la longueur entre les points d'assemblage sera d'environ 4^m 50. Ces rails seront construits avec renfort d'égale résistance entre les points d'appui, et devront peser chacun dix sept kilogrammes au moins, par mètre courant de rail.

Les coussinets de support des rails seront en fonte , devront peser chacun cinq kilogrammes au moins , et seront placés à quatre-vingt-dix centimètres de distance de milieu en milieu.

La passe de navigation sous le pont tournant de la Nethe , aura sept mètres , cinquante centimètres d'ouverture.

La galerie souterraine devra offrir un passage de cinq mètres cinquante centimètres de hauteur , trois mètres cinquante centimètres de largeur au niveau de la voie , et quatre mètres de large au milieu de la hauteur. Les ornières y seront placées de manière à laisser sur un des côtés un trottoir de un mètre vingt cinq centimètres de largeur. Une ouverture de passage au moins égale devra être donnée sous tous les ponts construits par dessus le chemin.

Les ponts construits pour le chemin sur les rivières et cours d'eau , ainsi que sur des routes ou communications quelconques , auront deux trottoirs de un mètre cinquante centimètres de chaque côté de la voie , et ils seront munis de garde-corps.

Il sera établi soixante maisons de gardes adjacentes au chemin.

Des bornes numérotées , placées de kilomètre en kilomètre , indiqueront les distances à partir d'Anvers.

Aux points de départ du chemin , ainsi que de cinq en cinq kilomètres , il sera établi des stations d'eau dont les réservoirs auront la hauteur convenable pour le service des machines locomotives.

Les machines à vapeur à établir au sommet du plan incliné devront être capables d'élever , en huit minutes , un poids de soixante tonneaux , marchandises et voitures , roulant sur la montée.

ART. 3.

Les routes et communications existantes traversées par le chemin de fer , devront conserver , ou obtenir aussi près que possible de leur direction actuelle , un passage sûr et facile ; les rivières et cours d'eau devront également conserver un libre écoulement.

ART. 4.

Endéans les trois mois qui suivront la date de l'acte de concession , le concessionnaire sera tenu de faire dresser et de soumettre à l'approbation du gouvernement , les plans et devis du tracé du chemin : cette approbation obtenue , il ne pourra plus s'en écarter sans autorisation spéciale.

ART. 5.

Le concessionnaire se conformera aux dispositions prescrites par la loi du 8 mars 1810 relative aux expropriations pour cause d'utilité publique ; en conséquence , lorsque le tracé du chemin aura reçu la sanction royale , il fera lever le plan parcellaire de tous les terrains et propriétés destinés à servir d'emplacement au chemin de fer et à ses dépendances , ainsi qu'au rétablissement des communications et cours d'eau traversés. Si les propriétaires et le concessionnaire ne s'accordent pas sur le prix des fonds ou bâtimens à céder , il y sera pourvu par les tribunaux et l'expropriation sera poursuivie à la diligence du Gouverneur de la province où les biens sont situés.

ART. 6.

La construction d'aucun ouvrage ne sera commencée avant que les plans et devis n'aient reçu l'approbation du gouvernement.

ART. 7.

Tous ouvrages mal construits ou qui pourraient compromettre la sûreté publique , ou nuire aux propriétés riveraines , seront démolis d'office aux frais du concessionnaire.

ART. 8.

Le chemin devant être ouvert au commerce , dans le délai fixé à l'article 1^{er} , les travaux devront être conduits avec une activité telle que chaque année un tiers au moins des ouvrages soit achevé , spécialement en ce qui concerne la galerie souterraine et la confection des fers.

ART. 9.

Le chemin et ses dépendances seront maintenus à perpétuité en état régulier d'entretien et de viabilité sûr , de manière que la circulation n'y éprouve en aucun temps , ni retards ni difficultés.

En cas de négligence , le Gouvernement aura le droit d'y pourvoir aux frais du concessionnaire et de récupérer sur les premières recettes le montant de ses avances.

Le service du plan incliné et l'assistance des machines à vapeur pour la montée et la descente des convois , tant à charge qu'à vide , sont compris dans les obligations du concessionnaire.

Les fournitures d'eau qui seraient demandées pour l'alimentation des machines locomotives sont égale-

ART. 10.

Les dépenses d'établissement du chemin de fer d'Anvers à Liège avec toutes ses dépendances, acquisitions de propriétés, indemnités, frais, exécution complète de tous travaux, ont été estimées, y compris l'intérêt des fonds pendant l'exécution et jusqu'à la mise en activité, à quatre millions neuf cent quatre-vingt-deux mille deux cent quinze florins. Soit fl. 5,000,000.

Les dépenses d'entretien annuel du chemin et de ses dépendances, le traitement du personnel nécessaire au service et à la conservation du chemin à quatre-vingt-dix huit mille sept cent cinquante-six florins. Soit fl. 100,000.

Mais l'Administration ne communique ces évaluations au public qu'à titre de renseignements et elle stipule formellement qu'elle ne pourra dans aucun cas, ni pour quelque motif que ce soit, en être rendue responsable.

Le concessionnaire est censé avoir acquis, avant l'adjudication, une connaissance complète des localités, s'être rendu compte de tous les ouvrages à exécuter, de toutes les acquisitions de propriétés à faire, de toutes les indemnités quelles qu'elles puissent être à allouer; en un mot de tout ce que comporte l'établissement complet du chemin de fer et l'entier accomplissement des obligations résultant du présent cahier des charges : à quelle fin les concurrents devront déclarer dans leurs soumissions qu'ils ont fait leurs estimations en conséquence.

ART. 11.

Pour couvrir les dépenses d'Établissement et d'Entretien du chemin, ainsi que tous les frais et bénéfices quelconques, le concessionnaire pourra à perpétuité, percevoir à son profit sur toutes marchandises et voyageurs parcourant le chemin, les droits qui résulteront de l'adjudication.

Cet octroi sera dévolu à celui des soumissionnaires dont l'offre sera la plus avantageuse, soit qu'elle se borne à un rabais invariable sur les prix du tarif suivant, soit qu'elle stipule une augmentation de rabais pour le cas, et à partir de l'époque, où la route projetée serait achevée jusqu'à Cologne, ou rattachée aux villes dont elle s'approche, au moyen d'embranchements.

TARIF proposé pour l'entreprise du chemin de fer d'Anvers à Liège considéré isolément.

- 1^o. Pour : *Denrées coloniales, épicerie, drogues, poisson; huiles; ails, vins, huiles, spiritueux, laines, cotons; garance; objets manufacturés; quincaillerie, draps, toiles deffes.* Par tonneau de 1000 kilogrammes et par kilomètre. fl. 0, 05
 - 2^o Pour : *Fer en barres et en gueuses et métaux de toute espèce; bois d'ébénisterie; sel; grains, céréales, houblon; cuir; goudron; bières.* Par tonneau et par kilomètre fl. 0, 04 ;
 - 3^o Pour : *Houille, coke, charbon de bois, bois de chauffage, de charpente et de teinture; pierres, meules, pavés, briques, moules.* Par tonneau et par kilomètre. fl. 0, 04
 - 4^o Pour : *Engrais, cendres de mer et autres; marne, sable, tourbe; chaux; plâtres; minéraux, ardoises, écailles.* Par tonneau et par kilomètre fl. 0, 03
 - 5^o Pour chaque voyageur pour toute la distance d'Anvers à Liège » 1/2, 60
 - 6^o Pour le gros bétail : les bêtes de charge ou de trait, par tête et pour toute la distance » 2, 50
 - 7^o Pour les veaux, porcs, moutons, etc., par tête et pour toute la distance » 0, 50
 - 8^o En outre, sur le plan incliné, pour tous objets désignés ci-dessus, élevés ou descendus à l'aide des machines stationnaires, savoir :
Par tonneau de marchandises sans distinction de classe fl. 0, 22
Par voyageur » 0, 18
 - 9^o En outre, pour chaque fourniture d'eau qui serait demandée aux stations du concessionnaire par mètre cube d'eau fourni dans les réservoirs mêmes des machines locomotives. fl. 0, 05
- Sera taxée pour trois quarts de tonneau par mètre cube de son volume, toute marchandise encombrante, dont le poids brut serait de moins de trois quarts de tonneau le mètre cube.
- Le Kilomètre de distance entamée sera payé comme s'il avait été parcouru.

ART. 12.

Un règlement de Police pour le maintien de l'ordre et de la sûreté du chemin, sera rédigé par l'Administration, de concert avec le concessionnaire, les autorités locales et les chambres de commerce : Il déterminera le mode de perception des droits; les règles d'admission des voitures et moteurs; la tolérance des chargemens; l'ordre à établir pour la marche des transports et les rencontres de convois; les amendes pour contraventions audit règlement et pour dégâts et dommages occasionnés à la route ou à ses dépendances.

ART. 13.

Les propriétaires riverains auront le droit sur leur propriété respective, de construire des quais, magasins et machines pour charger et décharger les marchandises; des réservoirs ou dépôts pour l'alimentation des machines; et d'ouvrir des voies de rouages aboutissant aux ornières du chemin, ou des places d'évitement

pour faire stationner leurs chariots ; à la condition toutefois , d'entretenir ces constructions , et pour autant qu'elles ne nuisent et n'interrompent point le roulage sur la ligne principale.

ART. 14.

Le concessionnaire sera chargé seul et à perpétuité , de toutes les chances et périls attachés à l'établissement et à la confection du chemin de fer et de ses dépendances , et inhérent à son octroi : il ne sera jamais fondé à réclamer d'indemnité de ce chef. Tous dommages et intérêts résultant de la construction du chemin de fer et de ses dépendances incombent également et exclusivement au concessionnaire.

En cas de guerre , et à la première réquisition du gouvernement , les ouvrages exécutés pour la traversée des fortifications d'Anvers , devront être enlevés ou démolis ; et le relief de la fortification rétabli dans l'état primitif : le tout aux frais du concessionnaire.

ART. 15.

Le concessionnaire fournira , avant la signature du contrat , une caution en immeubles de première hypothèque et d'une valeur d'au moins trois cent mille florins , destinée à assurer l'accomplissement des conditions du présent cahier des charges.

Cette caution sera libérée après un an entier d'exploitation convenable.

ART. 16.

Le concessionnaire sera soumis au contrôle et à la surveillance de l'administration , en tout ce qui concerne l'accomplissement des conditions du présent cahier des charges ; et il sera obligé à cette effet de procurer aux ingénieurs préposés à cette surveillance , les instruments , aides , et outils qui lui seront demandés.

ART. 17.

A dater de l'ordonnance royale qui aura , s'il y a lieu , approuvé l'adjudication , le concessionnaire , société ou particulier , sera reconnu propriétaire à perpétuité du chemin de fer d'Anvers à Liège. — Il pourra former telle association légale qu'il jugera utile à son entreprise.

ART. 18.

Faute par le concessionnaire , après avoir été mis en demeure , d'avoir commencé ou achevé les portions respectives du chemin aux époques prescrites , il encourra la déchéance , et il sera pourvu à la continuation ou à l'achèvement de ces mêmes travaux par le moyen d'une nouvelle adjudication sur les conditions du présent cahier des charges et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits , des matériaux approvisionnés et des terrains achetés. Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour ces ouvrages , matériaux et terrains. Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

Le concessionnaire évincé recevra du nouvel entrepreneur , la valeur déterminée par l'adjudication ; mais le cautionnement restera acquis en entier à l'état à titre de dommages et intérêts.

ART. 19.

Le concessionnaire remboursera au Trésor , à raison de 1/2 p. 0/0 du montant des estimations énoncées à l'article 10 les frais de direction et de surveillance tant pour rapport à la construction du chemin que pour son entretien ultérieur.

Il payera en outre la contribution foncière de la surface des terrains occupés par le chemin et ses dépendances : la cote en sera établie dans les proportions assignées aux meilleures terres ; les bâtimens et magasins seront assimilés aux propriétés bâties dans les mêmes localités.

Le présent acte ne sera passible pour frais d'enregistrement que du droit fixe d'un franc.

ART. 20.

Les contestations qui pourraient s'élever entre l'administration et le concessionnaire sur l'interprétation des clauses et conditions qui précèdent seront jugées en dernier ressort par des arbitres.

Proposé par les soussignés Ingénieurs des Ponts et Chaussées ,

Bruxelles , le 12 mars 1832 ,

(Signé) P. SIMONS , G. DE RIDDEN.

Arrêté en Conseil des Ponts et Chaussées à Bruxelles , le 14 mars 1832 ,

L'Inspecteur-Général , Président du Conseil ,

(Signé) T. TEICHMANN.

Approuvé par arrêté royal en date du 21 mars 1832 ,

Bruxelles , le 22 mars 1832 ,

LE MINISTRE DE L'INTÉRIEUR ,

Le Secrétaire ,
(Signé) CHAUCHET.

CALCULS

des Revenus annuels présumés du chemin de Fer d'Anvers à Liège, considéré isolément.

DROIT PRINCIPAL. — Marchandises.

39,100 Tonneaux Marchandises expédiées d'Anvers sur Liège, tant pour la consommation de la ville de Liège que pour l'exportation vers Chenée, Verviers, Stavelot, etc., savoir :

26,900 Tonneaux assujettis à la 1^{re} classe du tarif, consistant en denrées coloniales, épiceries, vins, huiles, spiritueux, poisson, huîtres à fl. 0,05 par kilom. ou fl. 6,55 pour toute la distance d'Anvers à Liège . . . fl. 176,195

8,000 Tonneaux assujettis à la 2^e classe :

Métaux, plomb, cuivre; sel, cuirs secs etc. à fl. 0,04 1/2 par kilom. ou fl. 5,89 1/2 pour toute la distance » 47,160

4,200 Tonneaux assujettis à la 3^e classe :

Bois de teinture, moules etc. à fl. 0,04 par kilom. ou fl. 5,24 pour toute la distance. » 22,008

Ensemble fl. 245,363

14,000 Tonneaux expédiés de Liège, de Verviers, etc., sur Anvers, savoir :

11,500 Tonneaux assujettis à la 1^{re} classe du tarif :

Objets manufacturés, draps, quincaillerie, armes, clous, laines, etc., à fl. 0,05 par kilom. ou fl. 6,55 pour toute la distance. . . » 75,325

2,500 Tonneaux assujettis à la 2^e classe :

Plomb laminé, zinc, cuirs, farine, etc., à fl. 0,04 1/2 par kilom. ou fl. 5,89 1/2 pour toute la distance. » 14,737

Ensemble fl. 90,062

1,000 Tonneaux expédiés d'Anvers sur Diest, Ste.-Trond, Tongers et Visé, savoir :

340 Tonneaux marchandises diverses de 1^{re} classe, à fl. 0,05 par kilom.

ou fl. 3,27 1/2, pour une distance moyenne de 65 1/2 kilomètres. » 1,113

500 Tonneaux marchandises diverses de 2^e classe, à fl. 0,04 1/2 par kilom.

ou fl. 2,94 pour la moyenne distance. » 1,470

160 Tonneaux marchandises diverses de 3^e classe, à fl. 0,04 par kilom.

ou fl. 2,62 pour la moyenne distance. » 419

Ensemble fl. 3,002

Report fl. 338,427

4,300 Tonneaux expédiés du plat-pays sur Anvers, Liège et les marchés intermédiaires, savoir :

1,000 Tonneaux grains, bières et autres marchandises assujetties à la 2 ^e classe, à fl. 0,04 1/2 par kilom. ou fl. 2,94 pour une distance moyenne de 65 1/2 kilomètres	fl. 2,940
500 Tonneaux bois de construction, pierres et autres marchandises de 3 ^e classe, à fl. 0,04 par kilom. ou fl. 2,62 pour la moyenne distance.	" 1,310
2,500 Tonneaux écorces, chaux, engrais et autres marchandises de 4 ^e classe, à fl. 0,03 par kilom. ou fl. 1,96 1/2 pour la distance moyenne	" 4,912
600 Bœufs etc. taxés à fl. 2,50 pour la distance entière d'Anvers à Liège ou fl. 1,25 pour la moyenne distance	" 750
3000 Moutons, veaux, porcs etc. taxés à fl. 0,50 pour la distance entière, ou fl. 0,25 pour la moyenne distance.	" 750

Ensemble fl. 10,662

30,000 Tonneaux de houille des environs de Liège, expédiés sur Tongers, Ste.-Trond, Diest et la Campine, à fl. 0,04 par kilom. ou fl. 2,00 pour une distance moyenne de 50 kilom.

60,000

DROIT PRINCIPAL, — Voyageurs.

9,000 Voyageurs d'Anvers à Liège et vice versa à fl. 4,60 par personne pour toute le distance	fl. 41,400
10,000 Voyageurs parcourant des distances intermédiaires de 65 kilom. à fl. 2,30 pour la moyenne distance	" 23,000

Ensemble fl. 64,400

DROIT SUPPLÉMENTAIRE. — Plan - incliné.

39,100 Tonneaux marchandises expédiées d'Anvers sur Liège.	
14,000 id. id. de Liège sur Anvers.	
500 id. id. d'Anvers sur Tongres, Visé.	
20,000 id. Houille de Liège expédiée vers St. Trond et la Campine.	
500 id. Marchandises des environs du plan incliné.	

Ensemble 74,000 Tonneaux à fl. 0,22 fl. 16,280

9,000 Voyageurs entre Anvers et Liège.

4,000 id. du voisinage du plan incliné.

Ensemble 13,000 Personnes à fl. 0,18 2,340

Ensemble fl. 18,620

Indemnité pour fourniture d'eau aux Machines locomotives.

L'alimentation des machines locomotives nécessaires pour le mouvement commercial annuel ci-dessus indiqué, exigera par jour une consommation de 130 mètres cubes

(15)

	Report. fl. 492,109
d'eau ou par année 46,800 mètres cubes , à fl. 0,05	" 2,340
<i>Recette brute d'après les prix du tarif inséré au cahier des charges</i>	<i>fl. 494,449</i>

LE CAPITAL nécessaire à l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances , s'élevant
à la somme de fl. 5,000,000, l'intérêt perpétuel de ce capital à raison de 5 % exige une
rente annuelle de fl. 250,000

Les dépenses annuelles pour couvrir l'entretien du chemin de fer
et de ses dépendances, les frais d'administration , d'exploitation
et de perception étant estimées à. " 100,000

Ensemble. fl. 350,000

Excédent fl. 144,449

Dressé par les Ingénieurs des Ponts et Chaussées,
Bruxelles, le 10 mars 1832 .

(Signé) P. SIMONS, G. DE RIDDER.

Vu en Conseil des Ponts et Chaussées , à Bruxelles le 14 mars 1832.

L'Inspecteur-Général , Président du Conseil ,

(Signé) T. TEICHMANN.

Le Secrétaire ,
(Signé) CLAUCHET.

Approuvé par arrêté royal en date du 21 mars 1832 .

Bruxelles , le 22 mars 1832 ,

LE MINISTRE DE L'INTÉRIEUR,

(Signé) DE THEUX.