

- B 9161 -

M É M O I R E

A L'APPUI DU PROJET PRÉSENTÉ

PAR

MM. HANS Père et Fils,

entrepreneurs de travaux publics à Jumet

ET DE LEUR DEMANDE EN CONCESSION

EN DATE DU 24 JANVIER 1865.

LIGNE DIRECTE

DE BRUXELLES

A CHARLEROI ET CHATELÉNEAU,

par Luttre.

BRUXELLES.

A.-N. LEBÈGUE ET C^e (OFFICE DE PUBLICITÉ),

MONTAGNE DE LA COUR, 39.

1865

EXPOSÉ.

L'utilité d'une ligne directe de Bruxelles à Charleroy et Châtelineau se fait depuis longtemps sentir ; cette ligne est devenue nécessaire, ne fût-ce qu'au point de vue de l'intérêt des localités importantes situées dans la partie du Hainaut et du Brabant comprise entre la ligne actuelle de l'État d'une part et celle des compagnies du Grand-Central belge et du Grand-Luxembourg d'autre part, localités qui méritent d'attirer l'attention du gouvernement et ont des titres à posséder un chemin de fer les mettant en communication avec la capitale, le bassin de Charleroy et le reste de la Belgique.

Mais si les circonstances locales sont déjà suffisantes pour justifier l'établissement d'une telle ligne, il en est d'autres, bien autrement sérieuses, qui doivent lever tous les doutes et faire cesser toute irrésolution.

En effet, cette ligne, qui joindrait directement Charleroy et Châtelineau, centres de production industrielle, à Bruxelles et Anvers, centres de consommation et d'exportation, ne serait-elle pas appelée à rendre d'immenses services à l'industrie et au commerce, surtout si elle était construite aussi directement que possible, de façon à diminuer

les distances entre Bruxelles et Charleroy ou Châtelineau dans une très-grande proportion ?

Il y a actuellement, par la ligne de l'État, plus de 79 kilomètres de Bruxelles à la station de Châtelineau, tandis que la nouvelle ligne, telle que nous la proposons, n'en compterait qu'environ 56, c'est-à-dire 23 en moins ; donc presque un tiers de réduction dans la distance.

En diminuant ainsi la distance à parcourir pour arriver à Bruxelles, on réduirait évidemment dans la même proportion les frais de transport de toute espèce. Les producteurs du bassin de Charleroy, aussi bien que les consommateurs, y gagneraient chaque année des sommes énormes, qui ne pourraient que contribuer à l'augmentation du bien-être général, en permettant aux industriels de soutenir plus facilement la concurrence étrangère et partant de donner à la classe laborieuse de notre pays de nouvelles sources de travail, élément le plus puissant pour accroître la fortune publique.

D'un autre côté, les consommateurs et le commerce en général y trouveraient aussi leur bénéfice, puisqu'ils pourraient s'approvisionner à moins de frais, non-seulement du combustible minéral, si nécessaire à toutes les classes de la société, mais encore de tous les produits qui abondent dans le pays de Charleroy.

Par contre aussi, les populations de l'arrondissement de Charleroy pourraient aller s'approvisionner directement, à une nouvelle source, des denrées alimentaires dont elles font journellement une si énorme consommation et qui sont insuffisantes dans leur contrée.

Mais si le bassin de Charleroy et la partie du pays traversée par la nouvelle ligne sont intéressés d'une manière toute spéciale à l'établissement de celle-ci, il ne faut pas perdre de vue que bien d'autres contrées y trouveraient aussi des sources considérables de bien-être et de profit.

En effet, les provinces d'Anvers, de Flandre orientale et de Brabant n'ont-elles pas un intérêt majeur à pouvoir se rendre par un chemin plus court :

1° Dans le nord-est de la France, où l'on arriverait pour ainsi dire en ligne droite par Walcourt et Mariembourg

d'une part, et par Morialmé et Givet d'autre part;

2° Dans toute la province de Namur et particulièrement dans le pays d'Entre-Sambre-et-Meuse;

3° Dans la vallée si industrielle d'Acoz;

4° Dans celle de la Sambre;

5° Enfin dans toutes les parties sud du Hainaut.

L'inverse n'a-t-il pas également lieu?

Il est donc hors de doute que la construction d'une ligne directe de Bruxelles à Charleroy et Châtelineau est devenue nécessaire, et que d'immenses intérêts seraient lésés si l'on tardait plus longtemps à la mettre à exécution.

Nous croyons pouvoir nous dispenser d'en dire davantage à ce sujet, et nous sommes convaincus que cette question ne peut plus tarder à recevoir une solution satisfaisante, et ce dans un délai très-rapproché.

DISCUSSION DES DIVERS TRACÉS. — Mais, si comme nous le pensons, la question de l'établissement d'un chemin de fer direct de Bruxelles à Charleroy et Châtelineau est résolue en principe, il en est une autre qui paraît ne pas l'être encore, c'est celle de savoir quel serait le tracé le plus convenable au point de vue de l'intérêt général et subsidiairement quels seraient les moyens les plus efficaces et le mieux en rapport avec ce même intérêt, pour arriver à la réalisation et à la bonne exploitation de la ligne dont il s'agit.

Nous allons d'abord nous occuper de la question du tracé.

Les uns prétendent que la ligne directe doit partir de Charleroy pour arriver sur les hauteurs de Jumet et Gosselies, puis à Frasnes et Genappe, parallèlement, à peu près, à la route de Charleroy à Bruxelles jusqu'au delà de Waterloo, pour descendre ensuite vers Bruxelles; cette ligne aurait un embranchement partant de Gosselies, se dirigeant sur la station de Ransart et de là vers Châtelineau.

Bon nombre d'administrations des communes rencontrées par ce tracé n'ont-elles pas fait récemment et ne font-elles pas encore en ce moment des démarches très-pres-

santes auprès de M. le ministre des travaux publics, pour le décider à consentir l'exécution de cette ligne?

D'autres disent que la ligne, en suivant cette direction, ne desservirait pas le centre de l'arrondissement de Nivelles et laisserait de côté des localités très-importantes et essentiellement industrielles, telles que les communes avoisinant les stations de Marchienne, Roux, Courcelles-Gosselies, et tout le canton de Fontaine-l'Evêque; nous devons, pour ce qui nous concerne, reconnaître que ces localités ont certes aussi des droits acquis à la ligne directe vers Bruxelles.

Enfin, d'autres encore disent que l'on pourrait faire droit aux légitimes aspirations des localités qui viennent d'être citées, en rectifiant la ligne actuelle de l'Etat au moyen d'une ligne qui partirait de la station de Luttre, se dirigerait sur Nivelles et de là vers la ligne du Midi, en s'y raccordant soit à Hal ou à une autre station plus rapprochée de Bruxelles.

Mais ceux-ci ne tiennent nullement compte des intérêts des localités rencontrées par le tracé dont nous avons parlé en premier lieu, c'est-à-dire de Jumet, Gosselies, Frasnes, Genappe, Waterloo, etc.

Nous ne chercherons pas à discuter le plus ou moins de mérite de ces opinions, qui toutes peuvent être bonnes, selon le point de vue auquel on s'est placé pour les émettre; mais nous n'hésitons pas cependant à dire qu'à notre avis, aucun de ces tracés ne réunit les conditions d'utilité générale que l'on est en droit d'attendre de la ligne directe dont nous nous occupons, et qu'il en existe un autre que nous allons proposer et qui aura l'avantage de desservir d'une manière complète toutes les localités intéressées.

En un mot, nous venons proposer au gouvernement un tracé qui, nous en sommes convaincus, doit donner entière satisfaction à tous ces grands intérêts mis en présence.

TRACÉ DIRECT DE CHARLEROY A BRUXELLES,
1^{re} SECTION. — Si l'on jette un coup d'œil sur la carte de Belgique, on voit que la ligne droite de Charleroy à Bruxel-

les suit parallèlement, à une très-faible distance (sauf le petit coude inévitable de Charleroy à Marchienne), la ligne actuelle de l'État jusqu'au delà de la station de Gosselies-Courcelles, et presque jusqu'à celle de Luttre.

Nous avons donc pensé que, d'abord pour éviter la dépense assez considérable de construction de 12 à 13 kilomètres de nouvelle ligne, et aussi pour sauvegarder les intérêts du canton de Fontaine-l'Évêque et des communes avoisinant les stations de Marchienne, Roux, Gosselies-Courcelles et Luttre, il faudrait conserver cette partie de la ligne actuelle de l'État et ne commencer la nouvelle ligne directe vers Bruxelles qu'en un point de l'ancienne, choisi à l'endroit où celle-ci se jette brusquement à gauche pour aller vers Braine-le-Comte.

Ce point que nous proposons est situé à la limite des communes de Viesville et Luttre, en aval de l'Écluse n° 10 et du pont établi sur le canal de Charleroy à Bruxelles.

Nous dirons plus loin quels sont les motifs qui nous ont fait choisir ce point.

Si l'on continue à suivre la ligne droite sur la carte, on verra qu'au delà de ce point cette ligne passe à Rèves, à Houtain, laisse Genappe à droite et Nivelles à gauche, pour arriver directement à Lillois-Witterzée et Braine-l'Alleud, puis à Waterloo (dont elle laisse l'église un peu à droite), à Rhode-Sainte-Genèse, Alesberg, Linkebeek, à Uccle et à Forest, en laissant l'agglomération de cette dernière commune à gauche.

Toutes ces localités, depuis Braine-l'Alleud surtout, sont très-importantes et très-industrielles.

ÉTUDE ET AVANTAGES DE CE TRACÉ. — Notre première idée a été d'examiner la possibilité d'exécuter dans de bonnes conditions d'exploitation cette ligne directe telle qu'elle vient d'être décrite, c'est-à-dire à peu près suivant la ligne droite.

Après avoir reconnu cette possibilité, nous nous sommes appliqués à rechercher le moyen qui permette, tout en suivant ce tracé, de donner satisfaction à Nivelles et aux communes voisines, ainsi qu'au canton de Genappe.

Nous croyons avoir résolu cette question d'une manière tout à fait complète et voici le moyen que nous proposons pour y arriver.

SOLUTION. — La ligne directe de Charleroy à Bruxelles traverserait celle de Manage à Wavre, entre Genappe et Nivelles, au moyen d'un viaduc à établir au-dessus de cette dernière ligne (vers l'entrée de la grande tranchée faite dans la crête de partage du côté de Genappe), qui resterait ainsi tout à fait indépendante de celle à construire; celle-ci aurait naturellement le même avantage; mais comme il importe en même temps de mettre ces deux lignes en communication directe et facile, de façon à permettre aux voyageurs et marchandises venant de Nivelles et de Genappe d'aller dans les deux directions de la nouvelle ligne, et réciproquement, nous avons pensé que le meilleur moyen à employer pour arriver à ce double résultat était d'établir une station à la route de Genappe à Nivelles (qui serait traversée à niveau non loin de la borne n° 2), sur l'espace de terrain compris entre cette route et la ligne de Manage à Wavre.

L'axe de cette station suivrait une direction qui le rapprocherait sensiblement de la parallèle avec l'axe de la ligne de Manage à Wavre, de façon à pouvoir raccorder celle-ci directement dans les deux sens par des courbes de 500 mètres de rayon au moins, tout en permettant l'arrivée et la sortie de la ligne directe dans cette station, par des courbes d'un rayon même plus grand que 500 mètres.

Le plafond de cette station serait établi le plus bas possible par rapport à la ligne de Manage à Wavre, mais à une hauteur telle, cependant, que le passage de la ligne directe au-dessus de celle-ci soit facile, tout en maintenant la possibilité d'établir les deux raccordements dans de bonnes conditions de pentes et rampes.

Cette station ainsi établie, on conçoit que pour desservir Nivelles et Genappe il suffira que des trains soient organisés sur les deux lignes de façon à coïncider en ce point; les trains de la compagnie de Manage à Wavre en coïncidence avec ceux de l'autre ligne pourront toujours

arriver dans ladite station et en sortir pour continuer leur route.

Le problème proposé, consistant à laisser les deux lignes indépendantes l'une de l'autre, tout en desservant Nivelles et Genappe, nous paraît ainsi résolu de la façon la plus satisfaisante.

D'ailleurs cette station ne servirait pas seulement à l'échange des voyageurs et marchandises des deux lignes, mais il est à remarquer que sa position à la route de Genappe à Nivelles la ferait aussi servir aux nombreuses industries agricoles établies à une lieue à la ronde et particulièrement au village de Thines, dont elle toucherait le territoire et ne serait distante que de deux kilomètres, ainsi qu'aux hameaux voisins, tels que Chaudmont, Alzement, Osage, Promelle, hameau de Genappe, Fonteny et même Vieux-Genappe.

Nous pensons donc que la solution proposée par nous présente le double avantage de conserver le tracé le plus direct, qui dessert un grand nombre de localités, et de donner en même temps satisfaction aux intérêts de Nivelles et ses environs, ainsi qu'à ceux du canton de Genappe.

CONSIDÉRATIONS RELATIVES AUX COMMUNES DU NORD DE CHARLEROY. — Il nous reste à examiner comment la question relative aux droits des autres communes délaissées par l'abandon du tracé partant de Charleroy par Jumet, etc., avec embranchement de Gosselies sur Ransart et Châtelineau, comment, disons-nous, cette question pourrait être résolue à la satisfaction desdites communes, c'est-à-dire de Frasnes, Liberchies, Thiméon, Gosselies, Jumet, Ransart, Gilly, Châtelineau et Châtelet.

Nous croyons avoir trouvé le moyen de donner à ces communes satisfaction aussi complète que possible par l'étude d'un tracé qui nécessitera des dépenses peut-être un peu considérables, mais bien certainement justifiées par l'importance incontestable des services qu'il rendra à toutes ces communes, dont la plupart peuvent être classées, comme industrie et population, au nombre des plus impor-

tantes de tout l'arrondissement de Charleroy et même du pays.

Occupons-nous d'abord des communes de Frasnes et Liberchies qui, bien que simplement agricoles, n'en sont pas moins assez importantes pour mériter une sérieuse attention.

Pour ce qui concerne Liberchies, une halte pourrait être établie à la route de Gosselies à Nivelles sur la ligne directe telle qu'elle a été sommairement décrite; cette halte servirait en même temps aux communes de Obaix et Buzet et aux hameaux voisins.

En ce qui concerne Frasnes, le même tracé direct serait établi de façon à créer à Rèves une station qui ne serait qu'à 3 kilomètres de l'église de Frasnes. Cette distance ne nous paraît pas exorbitante, et nous semble, au contraire, devoir satisfaire raisonnablement cette commune.

Mais si le gouvernement en jugeait autrement, nous déclarons la possibilité de faire dévier la ligne directe à droite à partir de la route de Gosselies à Nivelles, et de la faire passer sur la droite de Rèves et à gauche de Frasnes, pour aller ensuite reprendre entre Rèves et Houtain sa direction première.

De cette façon la longueur de la ligne serait augmentée d'un peu plus d'un kilomètre et une station pourrait être établie entre les deux communes voisines (Rèves et Frasnes).

SECTION DE LUTTRE A CHATELINEAU. — Pour les autres communes nous proposons un tracé partant du point de jonction avec la ligne de l'État près de Luttre et aboutissant à Châtelineau; ce tracé serait tel, qu'il satisferait les communes de Luttre, de Viesville, Thiméon, Gosselies, Jumet, Ransart, Gilly, Châtelineau et Châtelet, en leur donnant des moyens de communication directe vers Bruxelles et Namur en même temps que vers Mons, Braine-le-Comte, Gand et toutes les lignes de l'ouest, tout en desservant aussi, de la même manière, l'importante commune de Lodelinsart, où l'on ne rencontre que charbonnages, verreries et industries de toutes sortes, et qu'en même

temps, ce même tracé pourrait éventuellement, par l'adjonction d'un embranchement facultatif, relier les lignes industrielles du haut Gilly.

Nous appelons donc l'attention toute spéciale du gouvernement sur le tracé que nous proposons, entre le point de raccordement près de Luttre et Châtelineau, tracé qui, tout en remplissant les conditions prémentionnées de satisfaire généralement les communes intéressées, raccourcirait encore de trois kilomètres la distance entre Châtelineau et le point de *jonction avec la ligne de l'Etat*, près Luttre.

AVANTAGES DU TRACÉ DE CETTE SECTION. — Voici la nomenclature succincte des localités et industries de toutes sortes que ce tracé pourrait desservir :

CHATELINEAU.

1° Les populations et charbonnages de la Basse-Sambre, fabriques de produits chimiques et industries de toutes sortes situées dans la vallée de la Sambre depuis Châtelineau jusqu'à Namur, et notamment à Farciennes, Tamines, Auvellais, Moustier, Floreffe, etc.

2° Les populations et charbonnages de Pont-de-Loup.

3° Les populations, charbonnages et usines si nombreuses et si importantes de Châtelet et Châtelineau et de la vallée d'Acoz.

Hauts fourneaux, laminoirs, etc., de MM. De Dorlodot frères; ceux de la Société de Châtelineau, ceux de MM. Dupont et C^{ie}, ceux de M. Dumon, ceux de M. Gallez, ceux de MM. Gillain et C^{ie}, etc., les charbonnages du Carabinier-français, de Boubier, du Gouffre, etc, en un mot tous les vastes ateliers de cette contrée, si éminemment industrielle et qui peut à bon droit passer pour l'une des plus riches de la Belgique.

GILLY.

La ligne traverse les concessions suivantes :

- | | | |
|----|-------------|--|
| 1° | Charbonnage | du Trieu Kaisin, |
| 2° | » | des Viviers-Réunis, |
| 3° | » | des Ardinoises, |
| 4° | » | de la Réunion de Gilly. |
| 5° | » | { de Noël Bois de Lobbes et |
| 6° | » | { Noël Sart Culpard,
de Comble Noël, etc. |

Elle desservirait, outre toute la population (16,000 habitants) au point de vue des voyageurs, les nombreuses industries qui y sont répandues, telles que fonderies, ateliers de construction de machines, etc.

RANSART.

Au moyen du raccordement avec la ligne de Louvain vers la station actuelle de Ransart, elle desservirait, outre les populations et industries de la commune, tous ses charbonnages, tels que : Masse et Diarbois, Appaumée, Bois Domonial, etc.

Sa proximité des charbonnages du Bois du Roi, du Bois de Fleurus et du bois de Soleilmont lui permettrait de rendre aussi des services réels à ces charbonnages, qui pourraient s'y relier.

De même, dans un avenir peu éloigné, lorsque la ligne de Tamines à Fleurus sera mise en exploitation, notre tracé pourra être d'une grande utilité aux charbonnages de Lambusart pour leurs expéditions vers Thiméon, Viesville, Luttre, Braine-le-Comte, les Flandres et tout l'ouest de la Belgique.

JUMET.

Cette commune étant l'une des plus étendues de la contrée, ayant 15,000 habitants, vingt-cinq verreries, six ou

sept concessions de charbonnages, une grande quantité de clouteries, de brasseries, de moulins à vapeur et usines de toutes sortes, il importait de chercher à diriger le tracé de façon, tout en traversant la commune dans sa plus grande longueur (ce qui a lieu puisque notre projet porte à six et demi kilomètres environ la longueur de la ligne sur le territoire de Jumet), à le faire passer au centre réel de la population et de l'industrie et surtout à trouver pour la station un emplacement qui puisse satisfaire à tous les besoins.

Or la station de Jumet, où elle est projetée, se trouve réellement dans ces conditions ayant,

A DROITE

le hameau de Mallavée, celui du village proprement dit et le haut de la Brulotte ;

DERRIÈRE

le hameau des Hamandes, celui de Houbois, le Trau, l'Altrée, le Trieu-Mouchon, la Quaizette et le Montagnard ;

A GAUCHE

les hameaux de la Marine, Bois Delville, Bois de la Coupe, Trieu-Charly, Fond-Bourguignon, Goïssart et Bayemont.

EN AVANT

les hameaux de la Coupe, la Quairelle, Lagasse, les Aïches, Saint-Roch, Spinoy, Heigne et Bruhaute.

Il est à remarquer que cette station pourra aussi desservir, surtout pour les voyageurs et même les marchandises, une bonne partie du nord-ouest de Lodelinsart, et particulièrement Bon-Air et Remoncheval.

Chacun de tous ces hameaux ayant à lui seul une importance réelle équivalant à celle de certaines communes rurales du pays, nous pensons que la station ne pourrait être mieux placée. Ainsi établie, elle permet d'ailleurs, de la

façon la plus favorable, le raccordement avec la ligne industrielle de Lodolinsart à la Coupe.

Enfin ce tracé traverse dans la commune de Jumet les concessions de charbonnages suivantes :

Bois des Hamandes, Masse et Diarbois, Cayelette, Bois d'Heigne et Grand-Bordia.

GOSELLIES.

Ville essentiellement industrielle et commerçante en même temps qu'agricole, ayant pour ainsi dire le monopole de la clouterie, des fonderies importantes, fabriques d'objets de quincaillerie, tanneries, de chaînes pour la marine et autres, etc., un commerce de fers et de grains considérable, des brasseries, savonneries, coutelleries, fabriques de vis à bois et boulons, etc., etc., il importait que la ligne pût passer aussi près que possible de la ville même; aussi la proposons-nous tout à côté des dernières maisons de l'agglomération, à la route si fréquentée de Gosselies à Courcelles.

Sur le territoire de Gosselies, le tracé traverserait la concession des charbonnages du Grand-Couty-Spinoy.

THIMÈON ET VIESVILLE.

Communes très-importantes, industrielles et agricoles, ayant une très-grande quantité de fours à chaux hydraulique qui approvisionnent une bonne partie du pays, possédant de nombreuses clouteries, coutelleries, fabriques de boulons, vis, etc., etc., moulins à vapeur et autres.

Une halte commune desservirait ces deux localités.

Nous prions aussi le gouvernement de tenir compte que ce tracé (partie de Luttre à Châtelineau), tel qu'il est proposé, se trouvant dans des conditions de pentes, rampes et courbes en rapport avec une bonne exploitation (courbes d'un rayon supérieur à 500 mètres, sauf celle d'entrée à la station de Châtelineau, et rampes *maxima* de 10 millimètres par mètre), pourra être d'une grande utilité pour éviter

l'encombrement inévitable de l'énorme trafic qui se fera sur la partie de la ligne actuelle de l'État entre Châtelineau et Luttre, lorsque la ligne directe de Charleroy à Bruxelles sera construite et celle de Braine-le-Comte vers Gand en exploitation.

Nous renvoyons pour les détails de tout le tracé à l'annexe ci-jointe, donnant la description générale de la ligne, et de la partie de Châtelineau à Luttre plus particulièrement.

Nous ajouterons cependant, pour terminer cette question de tracé, que la ligne directe de Châtelineau à Bruxelles, n'empruntant pas la ligne de l'État, qu'elle ne ferait que toucher, laisserait celle-ci complètement libre et indépendante sur tout son parcours, éviterait par conséquent les dangers et les embarras d'un encombrement du trafic, qui ne peut que s'accroître considérablement sur la ligne actuelle de Charleroy à Bruxelles par suite de l'ouverture prochaine des lignes de Piéton à Manage, de Braine-le-Comte à Gand et de Hal à Tournay.

Il ne faut pas non plus perdre de vue qu'une augmentation de trafic sur la ligne actuelle pourrait présenter de graves inconvénients par suite des passages à simple voie des tunnels de Godarville et de Braine-le-Comte; cette circonstance nous paraît devoir encore militer en faveur de notre projet et de sa prompte exécution.

EXÉCUTION ET EXPLOITATION. — Abordant maintenant la question subsidiairement posée, à savoir : Quels seraient les moyens les plus efficaces et le mieux en rapport avec l'intérêt général pour arriver à la réalisation et à la bonne exploitation de la ligne? nous dirons que ces deux points ne peuvent être résolus que par l'un ou l'autre des moyens suivants :

- 1^o Construction et exploitation par l'État;
- 2^o Construction et exploitation par une compagnie ;
- 3^o Construction par une compagnie et exploitation par l'État.

EXÉCUTION PAR UNE COMPAGNIE. — Nous n'hési-

tons pas à dire, et nous espérons que cette opinion prévaut, que la préférence doit être donnée au dernier de ces moyens.

Des raisons sérieuses, que nous allons énumérer, viendront suffisamment justifier cette manière de voir.

Au point de vue des finances de l'État, il est certainement préférable d'abandonner l'établissement de la ligne à l'industrie privée; l'État serait ainsi dispensé de devoir se créer des ressources assez considérables pour cette construction et il pourrait avoir intérêt, dans le moment actuel et à cause des dépenses déjà faites dans ces dernières années pour d'autres travaux importants, à réserver ses ressources disponibles pour les appliquer aux ouvrages d'utilité publique qui pourraient être réclamés sur d'autres points du pays et que l'industrie privée ne s'offrirait pas à exécuter.

La décision du gouvernement ne nous paraît pas douteuse sur ce point, et en résolvant cette question dans le sens de notre opinion, il ne ferait que défendre les intérêts du pays et continuer à suivre la voie libérale qu'il s'est tracée depuis son avènement au pouvoir.

Au surplus, la construction par une compagnie aurait pour conséquence de faire que, dans un avenir assez éloigné, il est vrai, cette ligne deviendrait, comme toutes les autres lignes concédées, la propriété de l'État sans que celui-ci ait eu besoin de bourse délier.

EXPLOITATION PAR L'ÉTAT. — Mais pour ce qui concerne l'exploitation par une compagnie au lieu de l'État, la question mérite une très-sérieuse attention, un examen approfondi.

Le seul et unique point à examiner nous paraît être celui-ci :

L'exploitation par une compagnie, dont l'administration doit avoir avant tout les intérêts de ses actionnaires en vue, serait-elle aussi avantageuse au public et présenterait-elle autant de garanties que l'exploitation par l'État?

La réponse ne nous paraît pas douteuse, et nous n'hésitons pas à dire que nous considérons l'exploitation par l'État

de tous points préférable pour les intérêts de l'industrie et du commerce.

A l'appui de cette opinion, nous avons à faire valoir les raisons suivantes :

1^o L'État, qui n'a pas directement en vue de faire produire le plus possible par tonne transportée, saura plus facilement que la compagnie qui aurait construit, et tout en ménageant équitablement les intérêts de celle-ci, accorder en temps et lieux des réductions de tarif; car, si l'État tient à ne pas perdre sur l'exploitation de son réseau, il est aujourd'hui reconnu qu'il ne cherche pas non plus à s'en faire une source directe de profits, ce qui ne pourrait, du reste, avoir lieu qu'au détriment de tous les citoyens qui aident à la prospérité du pays.

L'État est d'ailleurs trop bon économiste pour oublier que plus ceux-ci gagneront d'argent, par conséquent plus le bien-être et l'abondance seront répandues dans toutes les classes de la société, plus aussi le pays prospérera.

La prospérité du pays constituant seule la richesse de l'État, le trésor public ne peut que gagner à l'emploi des moyens efficaces pour arriver à ce but.

Celui que nous proposons nous paraît être de ce nombre.

2^o L'État, qui a un matériel considérable à sa disposition, sera toujours à même, mieux qu'une compagnie, de fournir au public des moyens de transport qui, sur les lignes concédées, font malheureusement trop souvent défaut, surtout dans les centres industriels.

Nous reconnaissons cependant qu'une compagnie qui aurait un matériel d'exploitation assez largement établi pour pouvoir faire face à tous les besoins, même dans les circonstances les plus difficiles du trafic, lequel sera considérable sur cette ligne, nous reconnaissons, disons-nous, qu'une telle compagnie, étant bien administrée, pourrait rendre les mêmes services que dans le cas d'exploitation par l'État, mais nous devons aussi déclarer que ce matériel devrait être considérable et dans tous les cas établi non-seulement en raison de la longueur de la ligne, comme cela a ordinairement lieu, mais, bien plus, en raison directe du trafic qu'elle aurait à faire et de ses relations importantes

avec tout le réseau belge et ceux des pays voisins.

Un matériel établi sur ces bases serait une cause trop considérable de dépense première, pour pouvoir affirmer qu'une compagnie le créerait sans hésiter.

L'État, au contraire, qui a un matériel et un personnel tout organisés et très-importants, n'aurait que de faibles augmentations à y apporter, car il aurait dans les circonstances difficiles l'avantage, que ne pourrait avoir une compagnie, de pouvoir appliquer à la ligne que nous proposons certaines parties du matériel de quelques-unes de ses autres lignes, qui n'en auraient pas un aussi grand besoin.

Nous pouvons donc affirmer qu'il lui serait toujours plus facile qu'à une compagnie, et moyennant une dépense première relativement faible, de faire face aux besoins du public.

CONCLUSION. — Toutes ces raisons nous ont conduits à résumer la question de construction et celle d'exploitation de la manière suivante :

1° La construction doit se faire par les soins de l'industrie privée et sous la surveillance de l'État ;

2° L'exploitation par l'État serait la préférable au point de vue de l'intérêt public.

Nous avons donc été amenés à faire à M. le ministre des travaux publics une demande en concession rédigée dans ce sens.

Jumet, 24 janvier 1865.

BEANS père et fils.

DESCRIPTION DU TRACÉ.

SECTION DE CHATELINEAU A LUTTRE. — Partant de Châtelineau, ce tracé suivrait en rampe de dix millimètres par mètre la vallée du ruisseau de Soleilmont jusqu'au Sart-Allet (Gilly), où il traverserait à niveau la route de Charleroy à Fleurus, entre ce ruisseau et l'église de Gilly.

Une station serait établie à cette route ; au delà, le tracé continuerait en rampe de 0,010 par mètre, en obliquant à droite, de façon à aller passer sous le chemin de fer de Louvain au ravin du bois des Queues (limites des communes de Jumet, Gilly et Ransart), laissant à gauche le laminoir de ce nom ; un viaduc serait établi sous la voie de Louvain.

La rampe de 0,010 serait continuée jusqu'à 500 mètres environ au delà dudit viaduc, puis un palier de 2 à 300 mètres serait établi pour la création d'une station à la limite des communes de Ransart et Jumet et au-dessous du hameau des Hamandes.

Nous faisons remarquer ici que pour desservir l'importante commune de Jumet, ce passage de la nouvelle ligne, sous la voie de Louvain, près du laminoir du bois des Queues, est le seul qui soit possible, qu'il est aussi le seul moyen de créer cette ligne partant de Châtelineau dans de bonnes conditions d'exploitation, c'est-à-dire avec des rampes *maxima* ne dépassant pas dix millimètres par mètre.

Il existe bien un autre moyen d'arriver à ce même *maximum* de rampe, mais il faudrait alors diriger le tracé vers

la station de Ransart et l'y raccorder ; par conséquent, rejeter la ligne tout à fait en dehors de la direction de Jumet et tellement loin à droite, que cette commune ne pourrait plus espérer en tirer le moindre profit, ni en aucun cas être desservie comme par notre tracé.

Signalons aussi que notre tracé, passant vers le laminoir du bois des Queues, pourrait s'exécuter au moyen d'une traversée *au-dessus* de la ligne de Louvain, ce qui nécessiterait même moins de travaux que le passage en dessous, mais aussi comporterait depuis Châtelineau jusqu'à ladite traversée, une rampe moyenne de 13 à 14 millimètres par mètre, ce qui nous paraît être en dehors des conditions d'une bonne exploitation.

De la station des Hamandes prémentionnée, un embranchement serait établi pour relier à cette station la ligne de Louvain venant de Ransart.

Un autre embranchement éventuel pourrait, si on le jugeait convenable, quitter aussi cette station pour se diriger vers le haut de Gilly, en passant, au moyen d'un viaduc, *au-dessus* de la ligne de Louvain.

A partir de cette station à établir aux Hamandes, le tracé se continuerait presque en ligne droite vers Jumet en passant sous la route de Gilly à Ransart, au moyen d'un viaduc, en traversant la hauteur des Hamandes et en venant déboucher sur l'autre versant, près du ruisseau Trianois, qu'il passerait en remblai.

Il continuerait presque de niveau en se dirigeant droit sur le hameau de la Coupe, traverserait en remblai la vallée du ruisseau venant du moulin Tic-tic, en aval de ce moulin et près du pont portant ce nom, passerait ensuite sur le plateau entre le hameau du Trau et Houbois, entre l'Altrée et le Trieu-Mouchon, entre la place dite de Tongre et les verreries de la Société nationale, dirigée par M. Houart ; là, il traverserait la route de Bruxelles à Charleroy, soit à niveau, soit en dessous, à volonté, pour arriver à l'emplacement de la station de Jumet, qui se trouverait établie dans les terrains nus situés entre cette route et le chemin du Tir à l'arc.

Cette station ainsi placée permettrait d'établir un em-

Branchement presque en ligne droite, la reliant à la station dite de la Coupe, du chemin de fer industriel du Grand-Central belge venant de Lodelinsart.

De la station à établir à Jumet, près de la route de Charleroy à Bruxelles, le tracé se continuerait en courbe d'environ 700 mètres de rayon et presque horizontalement, pour aller traverser à niveau la route de Jumet à Marchienne, entre les hameaux de la Coupe et de Mallavée, contournerait ce dernier, passerait sous la route de Jumet à Heigne, pour gagner, sur l'autre versant, la vallée du ruisseau dit des Banes, qu'il suivrait à mi-côte jusqu'à Gosselies en passant à l'extrémité du jardin de M^{me} veuve F. Drion.

Il est bon de faire remarquer ici, que la direction générale du tracé est telle, que, plus que n'importe quel autre l'on pourrait projeter, elle doit donner satisfaction aux nombreux industriels et à tous les habitants de Jumet, et ce pour des raisons énoncées à notre mémoire explicatif.

Lorsque le tracé atteint le territoire de Gosselies, il passe, ainsi que nous venons de le dire, à l'extrémité du jardin de M^{me} veuve F. Drion, traverse en remblai le ruisseau de Leuze et à niveau la route de Gosselies à Courcelles, tout près des dernières maisons de l'agglomération de la ville et au-dessus des fosses du charbonnage Grand-Couty-Spinoÿ, dont il traverse la concession.

Une station serait établie à cette route, desservant parfaitement la ville de Gosselies, puis la ligne se prolongerait vers Thiméon et Viesville en traversant en remblai le ruisseau de Saucy près de sa source, et en déblai le chemin pavé de Gosselies à Viesville, sous lequel un viaduc serait établi.

Elle viendrait ensuite déboucher sur le versant de Thiméon, qu'elle laisserait à droite, ainsi que Viesville, pour se diriger à mi-côte sur ce versant, vers le point de raccordement à la ligne de l'État.

Disons ici qu'une halte serait établie à proximité de la limite des communes de Thiméon et Viesville, pour desservir en même temps ces deux localités.

Pour aller se raccorder au point indiqué à la ligne de l'État, le tracé suivrait à mi-côte, comme nous l'avons dit,

jusqu'au sud-ouest de Viesville, et là, traverserait en remblai la vallée du ruisseau de Tintia venant de Thiméon.

Nous avons dit, dans le mémoire explicatif à l'appui de notre demande en concession, que nous motiverions notre choix du point de raccordement avec la ligne de l'État, près du pont établi sur le canal en aval de l'écluse n° 10.

Nous pensons que cette explication doit trouver ici sa place :

1° Ce point est le plus convenable pour raccorder à la ligne de l'État celle venant de Châtelineau parce que, sans devoir emprunter la première, celle-ci pourra permettre aux localités desservies entre Châtelineau et Luttre, d'être en communication vers Braine-le-Comte, Mons et tout l'ouest de la Belgique, en même temps que vers Bruxelles ;

2° Venant de Charleroy, ce point est encore le plus convenable parce qu'il est celui de la ligne actuelle de l'État, permettant d'établir la ligne la plus courte vers Bruxelles ;

3° Parce qu'enfin, en partant de là, au lieu de quitter la ligne de l'État à la station actuelle de Luttre, on évite la traversée des étangs et réservoirs d'alimentation du canal, ou, si on ne veut pas passer dans ces réservoirs et aller traverser le canal au delà vers Pont-à-Celles, le détour considérable qu'il faudrait faire pour desservir la commune de Luttre, en même temps que Obaix et Buzet et celles non moins importantes de Rèves, Liberchies et Frasnes-lez-Gosselies.

Bien entendu une station d'échange serait établie en ce point de raccordement, afin de permettre aux trains allant dans toutes les directions, d'opérer les échanges de voyageurs et de marchandises pour toutes les destinations.

SECTION DE LUTTRE A BRUXELLES. — De ce point de raccordement, la ligne suivrait à mi-côte le versant venant de Liberchies, traverserait le petit ruisseau de Watry, et l'autre au-delà venant du Marais (Liberchies), passerait sous le chemin de Liberchies à Luttre et arriverait à la route de Gosselies à Nivelles, qu'elle traverserait soit à niveau, soit au-dessus, suivant le point que l'on choisirait,

pour se prolonger à droite des hameaux de Odomont et Revioux et aller passer entre Rèves et Sart-à-Rèves, où une station serait établie à trois kilomètres de Frasnés-lez-Gosselies.

Mentionnons ici la variante du tracé, qui allongerait celui-ci d'un peu plus de un kilomètre, mais permettrait d'établir une station entre Rèves et Frasnés-lez-Gosselies.

Cette variante irait reprendre le tracé direct entre Rèves et Houtain, immédiatement au delà de Rèves, ou près d'Houtain, traversant les hauteurs de la crête de partage qui sépare la vallée du Piéton et de ses affluents de celle de la Dyle, pour arriver non loin des sources de cette rivière, à gauche de Houtain.

La route de Nivelles à Quatre-Bras serait traversée à niveau non loin de la borne n° 6. Une halte y serait établie, puis le tracé suivrait à peu près (mais en tenant la hauteur du versant de droite) la crête de partage qui sépare la vallée de la Senne ou de ses affluents de celle de la Dyle, et arriverait à la route de Genappe à Nivelles, où une station serait établie non loin de la borne n° 2, et de la manière décrite dans notre mémoire explicatif, c'est-à-dire en permettant le raccordement dans les deux sens avec la ligne de Manage à Wavre, en même temps que le passage de notre ligne au-dessus de cette dernière.

Immédiatement après la traversée du chemin de fer de Manage à Wavre, la ligne arriverait sur les hauteurs de Malplaquet, traverserait la crête de partage mentionnée ci-devant, et se jetterait sur le versant de gauche pour gagner Lillois-Witterzée, où elle passerait à niveau la route de Genappe à Waterloo, non loin de la borne n° 24 ; une halte y serait établie pour les villages de Lillois-Witterzée, Ophain et tous les hameaux voisins.

De là, le tracé irait droit sur Braine-l'Alleud, ville importante et industrielle ayant comme les localités voisines, des papeteries, filatures, etc., et passerait à droite de l'agglomération ; une station serait établie à la route de Mont-St-Jean à Braine-l'Alleud et desservirait parfaitement toutes les localités environnantes.

La ligne se dirigerait vers Waterloo, en traversant en remblai le ruisseau dit Légère et le ravin où il coule, pour arriver à la route de Waterloo à Braine-le-Château.

Une station serait établie à cette route pour desservir Waterloo ainsi que les nombreux hameaux et villages voisins.

Cette station, par suite de sa position à proximité de la forêt de Soignes, aura certainement une quantité considérable de bois à expédier, soit vers Bruxelles, soit vers Charleroy. Elle desservirait aussi parfaitement les industries, sucreries, distilleries, papeteries, etc., de ce pays.

De Waterloo, la ligne incline légèrement à gauche pour gagner Rhode-Sainte-Genèse et Alsemberg, qu'elle laisse à gauche en traversant la vallée du ruisseau Termeulenbeek. Ces localités sont d'une importance réelle, possédant des distilleries, brasseries, papeteries, etc., qui trouveront, dans l'établissement de la ligne, des moyens faciles d'écouler leurs produits, de s'approvisionner de matières premières, etc.

Une station serait établie à Rhode-Sainte-Genèse.

De là, la ligne se continuerait vers Bruxelles, en passant à Linkebeek et à Uccle, où elle arriverait après avoir traversé la route de Braine-l'Alleud à Bruxelles entre Linkebeek et Uccle.

Une halte y serait établie, desservant les communes de Linkebeek, Droogenbosch et Uccle, ainsi que tous les hameaux voisins; cette contrée est très-industrielle, possède des brasseries, distilleries, papeteries, teintureries.

A partir de la station prémentionnée, la ligne se continuerait vers Bruxelles en passant sur le haut de Forest, dont elle laisserait le gros des habitations à gauche; une halte serait établie pour cette commune importante et si industrielle.

Le raccordement à la ligne de l'État aurait lieu en un point à choisir entre Forest et Bruxelles.

Jumet, 24 janvier 1865.

TABLEAU

INDICATIF ET RÉSUMÉ

DES PARTIES DU PAYS PLUS SPÉCIALEMENT INTÉRESSÉES

A L'EXÉCUTION DE LA LIGNE PROPOSÉE.

Ce projet mettrait en communication directe avec les provinces de Brabant, de Flandre orientale et d'Anvers et plus spécialement avec Bruxelles, Anvers et la Hollande, et réciproquement :

1° Presque tout le nord-est de la France par Walcourt et Mariembourg d'une part, et par Morialmé et Givet d'autre part ;

2° Tout le pays d'Entre-Sambre-et-Meuse par les mêmes lignes ;

3° Le bassin houiller et industriel de Charleroy depuis Luttre jusqu'à Châtelineau et la Basse-Sambre ;

4° Les usines et populations de la vallée d'Acoz ;

5° Celles de la vallée de la Sambre ;

6° Le canton de Fontaine-l'Évêque, les charbonnages et populations des environs de Forchies-la-Marche, Piéton, Morlanwelz, Mariemont par les lignes de Beaume à Marchienne, de Piéton à Manage et de Manage à Wavre ;

7° Les populations, charbonnages et usines des environs de La Louvière, Fayt-lez-Seneffe, Manage, le canton de Seneffe, les importantes carrières de Feluy et Arquennes, etc.

8° L'arrondissement de Nivelles en général, y compris le canton de Genappe ;

9° Toute la partie du Hainaut et du Brabant comprise entre les lignes actuelles de l'État d'une part, et celles des Compagnies du Grand-Central Belge et du Grand-Luxembourg d'autre part ;

10° Enfin les communes essentiellement industrielles et si importantes de Châtelet, Châtelineau, Gilly, Ransart, Jumet, Gosselies, Thiméon et Viesville, qui pourront, en outre, communiquer avec toutes les lignes de l'est et de l'ouest de la Belgique.

TABLEAU DES DISTANCES

de station à station.

Bruxelles (Midi) à Forest. (Halte.)	3,200	}	40,000
Forest à Uccle-Linkeboek. (Halte.)	2,400		
Uccle à Rhode-Sainte-Genève. (Station.)	4,900		
Rhode-Sainte-Genève à Waterloo. (Station.)	5,600		
Waterloo à Braine-l'Alleud. (Station.)	2,400		
Braine-l'Alleud à Lillois. (Halte.)	3,300		
Lillois à Thines-Vieux-Genappe. (Station près la ligne de Manago à Wavre.)	6,000		
Thines à Houtain. (Halte.)	2,400		
Houtain à Rèves. (Halte.)	4,200		
Rèves à Liberchies. (Halte.)	2,600		
Liberchies à Luttre (raccordement). (Station.)	3,000	}	46,300
Luttre à Thiméon. (Halte.)	2,100		
Thiméon à Gosselies. (Station.)	2,000		
Gosselies à Jumet. (Station.)	3,600		
Jumet à Ransart. (Halte.)	2,800		
Ransart à Gilly. (Station.)	3,000		
Gilly à Châtelineau. (Station de l'Etat.)	2,800		
Longueur totale.	56,300		
Distance de Châtelineau à Charleroy (voie actuelle)	6,800		
» Charleroy à Luttre) raccordement.	12,800		
» Châtelineau à Luttre (raccordement)	19,600		
» Charleroy à Bruxelles (Midi) (voie actuelle)	72,500		
» Châtelineau à Bruxelles (Midi) (voie actuelle).	79,300		
» Charleroy à Bruxelles (voie proposée).	52,800		
» Châtelineau à Bruxelles (voie proposée)	56,300		

COMPARAISON.

Châtelineau à Bruxelles (voie actuelle)	79,300 ^m
» » (voie proposée)	56,300
Différence.	23,000 ^m
Charleroy à Bruxelles (voie actuelle)	72,500 ^m
» » (voie proposée)	52,800
Différence.	19,700 ^m

DEMANDE EN CONCESSION.

Jumot, le 24 janvier 1863.

Monsieur le Ministre des travaux publics,

Nous prenons la liberté de venir vous exposer que depuis longtemps nous avons projeté un chemin de fer destiné à relier directement Bruxelles à Charleroy et Châtelineau en touchant la ligne de l'Etat à ou près de Luttre, chemin de fer dont nous aurions déjà demandé la concession au gouvernement au commencement de l'année dernière, si nous n'avions cru agir prudemment en attendant, pour proposer cette affaire, que la crise financière qui, depuis plus d'un an, a si fortement contrarié l'élan des opérations industrielles de tout genre et des chemins de fer en projet en particulier, fût, si pas entièrement passée, du moins arrivée dans sa période décroissante ou finale.

Aujourd'hui que la confiance renaît dans les affaires, nous croyons ne pas devoir tarder plus longtemps, Monsieur le Ministre, pour venir vous soumettre le résultat de notre travail et notre projet.

La construction de cette nouvelle ligne est d'ailleurs ré-

clamée par de si grands et si nombreux intérêts que nous osons être convaincus d'avance de vous voir trouver le projet digne de l'attention du gouvernement et lui accorder, après examen, un accueil bienveillant.

Nous espérons aussi, Monsieur le Ministre, qu'après avoir pris connaissance des pièces ci-jointes, vous voudrez bien reconnaître avec nous que ce projet est celui qui doit le plus généralement satisfaire les intérêts du pays, car il a le double avantage de créer la voie la plus courte entre Bruxelles et Charleroy ou Châtelineau, tout en desservant, outre les nombreuses localités rencontrées, l'arrondissement de Nivelles en général, y compris le canton de Genappe et les importantes communes du nord de Charleroy, telles que Gilly, Ransart, Jumet, Gosselies, Thiméon, Viesville, Liberchies, et Frasnes-lez-Gosselies.

En conséquence, Monsieur le Ministre, nous avons l'honneur de vous remettre ci-joints, avec mémoire explicatif à l'appui, les plans et profils relatifs à ce projet, lequel part de Bruxelles (Midi), passe à Forest, Uccle, Linkebeck, Rhode-Sainte-Genèse, Waterloo, Braine-l'Alleud, Lillois, entre Genappe et Nivelles avec raccordements dans les deux sens à la ligne de Manage à Wavre, à Houtain, à Rèves, et à Luttre, où il se raccorde à la ligne de l'État près de la station actuelle de cette commune, pour pouvoir desservir toutes les localités situées le long de cette ligne jusqu'à Charleroy et Châtelineau. Du point de raccordement près de Luttre, il se dirige vers Gosselies en passant au sud et près de Viesville et Thiméon, pour aller traverser Jumet dans sa partie la plus longue, la plus peuplée et la plus industrielle (où, au moyen d'un embranchement de peu de développement, il serait raccordé avec la station, dite de la Coupe, du chemin de fer industriel venant de Lodelinsart), et arriver à la limite des communes de Jumet, Gilly et Ransart, au lieu dit les Hamandes (où un deuxième embranchement, aussi de peu de développement, le raccorderait à la ligne du Grand-Central belge, vers Ransart), d'où, au moyen d'un viaduc à établir *en dessous* de la ligne de Louvain, il se continue vers Gilly et Châtelineau.

A) Le plan du tracé général de toute la ligne et de ses

embranchements est établi à l'échelle de 1 à 80,000 avec indication des stations et haltes, le tout en traits rouges continus; nous y avons indiqué, en pointillé rouge, des variantes possibles du tracé, l'une passant par Nivelles, l'autre passant par Genappe, mais seulement à titre de simple observation, pensant bien que le gouvernement ne jugera pas devoir s'y arrêter. Ce plan indique aussi à l'encre bleue un embranchement éventuel qui pourrait être construit pour relier le haut de Gilly, si le gouvernement le trouvait nécessaire.

B) Un autre plan, plus spécialement relatif à la partie de Luttre à Châtelineau, aussi avec indication des stations et haltes, est établi à l'échelle de 1 à 20,000. Il indique : 1° En traits rouges continus le projet de la ligne principale sur cette section, passant sous la voie de Louvain; 2° En pointillé rouge, des variantes possibles de ce projet, mais pour simple observation seulement; 3° En traits bleus continus, un tracé pouvant passer au-dessus de la ligne de Louvain, mais nécessitant par cela même entre cette ligne et Châtelineau des rampes beaucoup plus fortes; 4° En vert, l'embranchement éventuel destiné à relier le haut de Gilly; 5° En doubles traits rouges les deux embranchements à construire pour relier à Jumet (Coupe) la ligne industrielle venant de Lodolinsart et vers Ransart la ligne de Louvain.

C) Le profil longitudinal est à l'échelle de 1 à 20,000 pour les longueurs et de 1 à 1000 pour les hauteurs.

D) Le mémoire explicatif est suivi d'une description détaillée du tracé et de deux tableaux, dont l'un indique sommairement les parties du pays ayant plus spécialement intérêt à la construction de cette ligne, et l'autre donne les distances de station à station avec comparaisons par rapport à celles de la ligne actuelle de l'État.

Le simple examen de ces pièces suffira, nous en sommes convaincus, Monsieur le Ministre, pour établir les avantages de cette ligne et justifier auprès de vous la demande en concession que nous avons l'honneur de vous présenter.

Au surplus, le mémoire explicatif vous donnera les mo

tifs qui nous ont conduits à vous faire les propositions suivantes :

(Suivent ces propositions détaillées, qui se résument comme suit) :

1^o Construction par une compagnie sous la surveillance de l'État ;

2^o Exploitation de la ligne et des embranchements par l'État ou, si celui-ci ne juge pas convenable de prendre cette exploitation, elle se ferait par la compagnie.

Nous osons espérer, Monsieur le Ministre, que vous voudrez bien accorder à notre demande votre bienveillant accueil et partant proposer à la législature de nous octroyer la concession que nous avons l'honneur de solliciter.

Nous sommes d'ailleurs prêts à verser dans les caisses de l'État, et ce dans tel délai qui vous conviendrait, le cautionnement provisoire de 100,000 francs demandé d'ordinaire en semblable circonstance.

Au surplus, nous nous mettons entièrement à votre disposition, Monsieur le Ministre, pour vous donner tous autres renseignements que vous croiriez pouvoir nous demander.

Enfin, nous espérons que vous voudrez bien nous faire donner acte du dépôt des pièces ci-jointes, et nous avons l'honneur d'être, entre temps, Monsieur le Ministre,

Vos très-humbles serviteurs,

HAFFA père et fils.