

CHEMIN DE FER DE LA GRANDE JONCTION

PROJETÉ PAR M. MARCHAL, INGÉNIEUR CIVIL,

RELIANT ENTRE ELLES

LES PROVINCES DE BRABANT, HAINAUT, LIÈGE, LIMBOURG ET NAMUR
AUX CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT ET AUX RAILWAYS CONCÉDÉS DE
LIÈGE A NAMUR, DE LANDEN A HASSELT, DE LOUVAIN A JEMEPPE,
DE SAMBRE-ET-MEUSE, ET A CEUX PROJETÉS DANS LE LUXEMBOURG.

Note à l'appui du projet.

AVEC CARTE.



BRUXELLES,

EM. DEVROYE ET C^e, IMPRIMEUR DU ROI,
RUE DE LOUVAIN.

1845.

CHEMIN DE FER
DE LA GRANDE JONCTION

Projeté par M. MARCHAL, Ingénieur civil,

RELIANT ENTRE ELLES

LES PROVINCES DE BRABANT, HAINAUT, LIÈGE, LIMBOURG ET NAMUR
AUX CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT ET AUX RAILWAYS CONCÉDÉS DE
LIÈGE A NAMUR, DE LANDEN A HASSELT, DE LOUVAIN A JEMEPPE,
DE SAMBRE-ET-MEUSE, ET A CEUX PROJETÉS DANS LE LUXEMBOURG.

NOTE A L'APPUI DU PROJET.

CHEMIN DE FER

DE LA GRANDE JONCTION

PROJETÉ PAR M. MARCHAL, INGÉNIEUR CIVIL,

RELIANT ENTRE ELLES

LES PROVINCES DE BRABANT, HAINAUT, LIÈGE, LIMBOURG ET NAMUR AUX CHEMINS
DE FER DE L'ÉTAT ET AUX RAILWAYS CONCÉDÉS DE LIÈGE A NAMUR, DE LANDEN
A HASSELT, DE LOUVAIN A JENEPPE, DE SAMBRE-ET-MEUSE, ET A CEUX PROJETÉS
DANS LE LUXEMBOURG.

NOTE A L'APPUI DU PROJET.

Le titre du réseau du chemin de fer que j'ai projeté et dont j'ai demandé la concession au Gouvernement, les 8 et 30 mai et 2 juin derniers, indique clairement le but que ce railway doit remplir.

Il est destiné à réunir des localités jusqu'à présent laissées, pour la plus grande part, en dehors des immenses avantages assurés à celles que desservent des lignes de chemins de fer ; à raccorder et au chemin de fer de l'État et aux principales lignes de

l'Est, concédées ou encore en projet, des lignes intermédiaires qui traversent, dans plusieurs sens, des contrées populeuses qui se recommandent autant par leurs ressources agricoles et minérales que par le développement de leur industrie et de leurs transactions commerciales.

Il ne s'agit donc pas ici d'une simple communication à établir entre un point et un autre, mais d'un système étendu, complet et propre à desservir et à relier entre elles des localités appartenant à cinq Provinces différentes, et qui, sans le réseau projeté, resteraient isolées au milieu du grand mouvement qui résulte de l'établissement de voies ferrées.

Il y a dans mon projet création et système :

Création, par le sillonnement établi en sens divers de voies ferrées dans des contrées restées jusqu'aujourd'hui, par le défaut de voies suffisantes de communication, routes ou canaux, en dehors du mouvement général qui se fait remarquer dans toute la Belgique; par le rapprochement de localités qui, bien que peu éloignées entre elles, n'avaient jusqu'aujourd'hui que des relations incomplètes et difficiles; par la vie et le mouvement introduits dans des contrées fertiles et populeuses, dont les ressources naturelles restaient ou enfouies ou imparfaitement exploitées, faute de moyens avantageux de transport;

Système, en ce que l'idée mère de mon projet a été de combiner les ressources et les besoins de différentes zones du pays Wallon, de manière à suffire aux unes comme aux autres; en ce que les tracés de mon réseau ferré répondent, aussi bien que le permettait la configuration du terrain, aux exigences des principales localités productrices ou consommatrices; enfin, en ce que ce réseau est établi de manière à mettre en relations promptes et directes, et sur des points négligés jusqu'à présent, et la grande

l'Est, concédées ou encore en projet, des lignes intermédiaires qui traversent, dans plusieurs sens, des contrées populeuses qui se recommandent autant par leurs ressources agricoles et minérales que par le développement de leur industrie et de leurs transactions commerciales.

Il ne s'agit donc pas ici d'une simple communication à établir entre un point et un autre, mais d'un système étendu, complet et propre à desservir et à relier entre elles des localités appartenant à cinq Provinces différentes, et qui, sans le réseau projeté, resteraient isolées au milieu du grand mouvement qui résulte de l'établissement de voies ferrées.

Il y a dans mon projet création et système :

Création, par le sillonnement établi en sens divers de voies ferrées dans des contrées restées jusqu'aujourd'hui, par le défaut de voies suffisantes de communication, routes ou canaux, en dehors du mouvement général qui se fait remarquer dans toute la Belgique; par le rapprochement de localités qui, bien que peu éloignées entre elles, n'avaient jusqu'aujourd'hui que des relations incomplètes et difficiles; par la vie et le mouvement introduits dans des contrées fertiles et populeuses, dont les ressources naturelles restaient ou enfouies ou imparfaitement exploitées, faute de moyens avantageux de transport;

Système, en ce que l'idée mère de mon projet a été de combiner les ressources et les besoins de différentes zones du pays Wallon, de manière à suffire aux unes comme aux autres; en ce que les tracés de mon réseau ferré répondent, aussi bien que le permettait la configuration du terrain, aux exigences des principales localités productrices ou consommatrices; enfin, en ce que ce réseau est établi de manière à mettre en relations promptes et directes, et sur des points négligés jusqu'à présent, et la grande

ligne des chemins de fer de l'État et les grandes voies navigables de la Sambre et de la Meuse, et les chemins de fer concédés ou à concéder à diverses Sociétés particulières.

Mon projet répond donc à d'immenses besoins ; il satisfait à de légitimes exigences ; il comble une lacune qui, dans les idées nouvelles, ne pouvait exister longtemps sans constituer une anomalie aussi injuste qu'onéreuse pour des localités qui méritent, à des titres nombreux, le même intérêt que celui accordé jusqu'ici d'une manière nécessairement exclusive à d'autres parties du pays.

Je suis bien loin de blâmer les motifs d'équité et de haute intelligence des besoins du pays, qui, jusqu'à présent, ont servi de base à l'ordre des concessions de chemins de fer. Je suis de ceux qui ont compris que les bienfaits des railways devaient être concédés d'abord aux localités les plus dépourvues de voies de communication et dont l'industrie ou les richesses naturelles exigeaient impérieusement la première part dans l'attention du Gouvernement et des capitalistes étrangers.

Mais, grâce à un élan venu du dehors et pour lequel la Belgique ne pourra jamais avoir une trop grande reconnaissance, les besoins les plus fondés et les plus impérieux sont déjà presque tous satisfaits. Les grandes industries du fer et de la houille, dont la prospérité est si intimement liée à la prospérité générale du pays, voient surgir, pour leurs produits, des railways qui vont augmenter les emplois dans la proportion de la réduction des frais de transport, et l'on peut dire, avec vérité que les lignes exécutées ou en voie d'exécution ne laissent plus de localités importantes en dehors du mouvement général.

Pour compléter cet ensemble grandiose qui sera réalisé dans très peu d'années, il reste sur différents points à relier des voies ferrées qui se trouvent trop isolées, et qui, mises en communica-

tion entre elles, se serviront, s'aideront mutuellement, au grand avantage et de la population et du Gouvernement et des Concessionnaires de ces diverses lignes.

C'est dans cet ordre d'idées que j'ai conçu et élaboré le projet de chemin de fer que je livre à l'appréciation de mes concitoyens.

Les chemins de fer de la *Grande Jonction* se composent de la réunion de trois lignes principales qui forment un ensemble, savoir :

1° De Tirlemont (Brabant) à Gilly, près Charleroy (Hainaut), avec embranchement de Ligny (Namur) sur Gosselies (Hainaut);

2° De Tirlemont à Huy (Liège);

3° De Landen (Liège) à Namur.

La ligne de Tirlemont à Gilly part de Tirlemont près de la porte de Bosch; elle traverse les communes de Hougaerde, Zetrud-Lummay, St-Jean-Geest, Jodoigne, Jodoigne-Souveraine, Dongelberg, Incourt, Opprebais, Malèves, Tourinnes-les-Ourdons, Orbais, Thorembais-St-Trond, Grand-Leez, Sauvenières, Gembloux, Grand-Ménil, Corroy-le-Château, Sombrefte, Tongrinne, Ligny, Fleurus, Lambusart, Farciennes, Pont-de-Loup, et atteint Gilly près du hameau de Sartallet.

Une courbe de raccordement relie cette ligne au chemin de fer de l'État à Châtelineau.

Un embranchement part de Ligny, traverse les communes de Waregenies, Heppigny, Ransart, Jumet, et vient aboutir à Gosselies.

La population de ces 31 communes traversées par le chemin de fer est d'environ 77,200 âmes.

La ligne de Tirlemont à Huy s'embranché avec la précédente à Jodoigne. Elle traverse les communes de Huppaye, Bomal,

Autre-Église, Ramilies, Mont-St-André, Grand-Rosières, Noville-sur-Mehaigne, Boneffe, Wasseige, Embressin, Maffe, Avin, Moxhe, Ciplet, Avennes, Braive, Ville-en-Hesbaie, Fallais, Fumal, Marneffe, Hucorgne, Moba, Wanze, et débouche vers le faubourg de Huy par le vallon de la Mayenne.

La population de ces 25 communes s'élève à environ 33,200 âmes.

La ligne de Landen à Namur a son point de départ à la station du chemin de fer de l'État à Landen. Elle traverse les communes de Landen, Overwinden, Walzbetz, Wamont, Wezeren, Houtain-l'Évêque, Montenaeken, Avernas-le-Baudouin, Bertrée, Poucet, Hannut, Thisnes, Crehen, Merdorp, Villers-le-Peuplier, Branchon, Boneffe, Tavier, Noville-sur-Méhaigne, Bolinne, Éghezée, Hanret, Longchamps, Upigny, Dhuy, Waret-la-Chaussée, Warisoux, Daussoux, Védryn, Champion, St-Marc, Bouge, St-Servais, et arrive à Namur, à la station du chemin de fer de l'État.

La population de ces 34 communes est d'environ 50,499 âmes.

Si on réunit, sur une étendue de 5 kilomètres de largeur, toutes les localités traversées que le chemin de fer de la Grande Jonction ou l'avoisinant, on trouvera une population d'environ 500,000 âmes appelée à profiter immédiatement des avantages de ce chemin de fer.

On retrouvera à peu près le même chiffre si l'on prend le quart de la population des provinces de Brabant, Hainaut, Liège, Limbourg et Namur, comme évaluation des individus qui recueilleront les avantages du railway projeté. La population totale de ces cinq provinces est évaluée, d'après les relevés statistiques les plus récents, à 2,188,551 âmes.

Les localités traversées par les lignes de la Grande Jonction ou les avoisinant sont remarquablement fertiles en produits agri-

coles ; on y fait un commerce très important de grains, de chevaux et de bestiaux. Les brasseries et distilleries y sont nombreuses et renommées ; on y trouve des carrières de grès, d'albâtre, de pierres à bâtir, de marbre ; du calcaire en abondance, des minerais de fer et de plomb, des mines de houille, des marnières, etc., etc. Les principales fabriques et manufactures y produisent des clous, de la faïence, du savon, des objets de ferronnerie et de charronnage, des tabacs, des cotons, des verres, de la céruse, du noir d'ivoire, du sucre de betterave, du sel, du papier, de la poudre à canon, etc., etc., etc.

On voit déjà l'importance réelle des lignes projetées, sous le rapport de la population et du mouvement industriel et commercial.

Si l'on jette les yeux sur la carte actuelle des chemins de fer, on trouve que les contrées que je viens de mentionner sont entourées, au nord, par le chemin de l'État, à l'ouest, par celui de Louvain à Jemeppe, au sud, par celui de Namur à Liège, et traversées en partie par les routes de Louvain et de Tirlemont à Namur, de Tirlemont à Huy par Hannut ; mais rien ne relie entre elles ces lignes importantes. Le pays que je propose de traverser en tous sens est donc aujourd'hui un grand corps sans artère, qui, au milieu de tous les éléments de l'abondance et de la prospérité, languirait inerte et impuissant si on ne venait lui rendre la vie et l'activité en l'associant au partage des bienfaits des communications par voies ferrées.

Jusqu'à ce jour l'essor des chemins de fer concédés à l'industrie particulière a été dirigé surtout vers les Flandres et le Hainaut, à cause de l'importance de la population pour les premières de ces Provinces et de celle des grands établissements industriels pour la seconde.

Les mêmes motifs, quoique sur une échelle différente, militent en faveur de mon projet, et l'on peut ajouter avec fondement qu'il y a justice réelle et incontestable à doter la zone du pays, que j'ai décrite, d'un réseau de chemin de fer qui a pour objet de la retirer de l'état d'infériorité où elle se trouve aujourd'hui sous le rapport des communications.

Les avantages des chemins de fer ne peuvent plus être contestés par personne. Leurs progrès journaliers attestent et les services qu'ils sont appelés à rendre et la confiance dont ils sont l'objet. On peut dire désormais, avec vérité, que les chemins de fer sont une dette de l'État envers les localités, partout où il y a production, partout où il y a commerce, et c'est le cas pour toutes les communes que j'ai nommées.

Les facilités offertes par le réseau du chemin de fer proposé n'auront pas seulement pour résultat d'assurer des transports faciles et peu coûteux à tous les produits du pays ; elles serviront encore à doter certaines localités de produits qui leur sont utiles ou nécessaires. Ainsi les pierres à bâtir de Gobertange Melin, si recherchés aujourd'hui et les pavés des environs d'Opprebaix et d'Huppaye, pourront arriver à très peu de frais dans l'intérieur du pays ; ainsi les houilles du bassin de Charleroy viendront alimenter de nombreuses usines dont le haut prix du combustible arrête l'essor ; ainsi une foule de petites industries utiles trouveront des débouchés par la diminution des frais de transport et prendront de l'extension par ce secours.

Pour ne citer qu'un exemple, la communication de Tirlemont avec le Luxembourg est aujourd'hui pénible et coûteuse. Par la ligne de Huy ces communications deviendront promptes et faciles et serviront utilement au commerce des grains, des bestiaux et des chevaux.

En outre des intérêts locaux que mon réseau de chemin de fer doit favoriser d'une manière si sensible, il faut aussi prendre en considération les intérêts provinciaux qui ne sont pas engagés d'une manière moins immédiate.

Les céréales, les pierres à bâtir, les pavés, les chaux, les grès, les marnes du Brabant, trouveront des écoulements nombreux dans le Hainaut, les Provinces de Liège et de Namur, le Limbourg et l'Entre-Sambre-et-Meuse.

Les pierres, les marbres, les minerais des provinces de Namur et du Hainaut, pourront arriver à la Sambre à peu de frais. Les houilles de Lambusart, Gilly et Charleroy, remonteront vers le Nord.

La ville de Huy, restée jusqu'à présent en dehors du mouvement des chemins de fer, sera reliée avec Bruxelles, les Flandres, Anvers, Louvain et Tirlemont, et deviendra un entrepôt pour tous les produits destinés au nord du Luxembourg ou venant de cette partie en destination pour l'intérieur du pays.

Namur aura avec Tirlemont, Louvain et la Campine une nouvelle communication directe, ce qui mettra cette ville en relations plus courtes avec Anvers et le nord de la Belgique.

Enfin, le chemin de fer de la Grande Jonction touche à la Meuse à deux endroits, Namur et Huy ; à la Sambre également à deux endroits, Namur et Châtelineau.

Si maintenant on examine ce chemin de fer dans ses rapports avec les lignes de l'État, on verra qu'ils doivent nécessairement apporter à ces dernières une augmentation notable de voyageurs et de marchandises, puisque le mouvement qu'ils amèneront, devra nécessairement, pour se compléter, aboutir aux lignes de l'État, qui sont ou vont être en relations directes avec tous les grands centres de populations, de production et

de consommation. Les localités traversées par mon réseau sont actuellement en dehors de ce mouvement, parce que les difficultés et le haut prix des transports intermédiaires annulent l'économie de l'usage des railways de l'État. Si elles sont mises en relations directes avec ces railways, le mouvement se prononcera nécessairement et sur une échelle très étendue.

Je dois appeler l'attention sur une considération de la plus haute importance.

La construction du réseau de chemin de fer de la Grande Jonction ne présente pas de ces difficultés coûteuses dont le résultat est toujours d'empêcher une Société concessionnaire d'abaisser le tarif de ses péages pour le transport des voyageurs et des marchandises. On peut établir la voie ferrée dans des conditions de dépenses très favorables, et dès lors maintenir constamment ces péages à un taux modéré et en raison des besoins du commerce et des voyageurs. Cet avantage, joint à la facilité des communications, doit nécessairement augmenter considérablement celles-ci et c'est de la multiplicité des transports, beaucoup plus que du taux des péages, que dépend l'avenir de mon projet de railway.

Pour populariser l'usage des chemins de fer dans les localités jusqu'alors privées des avantages des voies ferrées, il faut réunir deux conditions essentielles : d'abord le bas prix des transports, ensuite l'accès facile de tous les produits aux chemins de fer. J'ai cherché à réunir ces deux conditions par un système de sévère économie dans l'exécution des travaux, et par une répartition raisonnée des stations.

C'est sans doute déjà un grand service rendu à une contrée, aujourd'hui tout à fait dépourvue de voies ferrées que lui donner un réseau complet et étendu ; mais là ne doit pas se borner

l'avantage. La construction de mon projet de chemins de fer est estimée devoir coûter environ 30 millions. Cette somme considérable n'est pas demandée au pays. Ce sont des capitaux étrangers qui viendront payer cette exécution ; qui indemniseront le travail de nombreux ouvriers, en grande partie fournis par les localités traversées par le nouveau railway ; et qui, en dernier résultat, resteront dans ces localités, y accroîtront l'aisance, y stimuleront l'essor de l'esprit d'entreprise et de commerce, y créeront des industries nouvelles et augmenteront la valeur de la propriété foncière.

Les considérations générales qui précèdent me paraissent suffisantes pour démontrer :

1° Que le réseau projeté traverse une contrée populeuse , industrielle et riche en ressources naturelles ;

2° Que ce réseau est indispensable pour doter cette contrée de voies de commutation ferrées qui sont pour elle un droit, parce qu'avec tous les éléments naturels de prospérité elle manque, jusqu'à ce jour, de canaux et pour ainsi dire de routes, enfin de moyens suffisants de transports réguliers ;

3° Que ce réseau est facilement exécutable, que sa dépense sera modérée et que les péages resteront, par conséquent, dans des limites très raisonnables ;

4° Que non-seulement les localités traversées par mon chemin de fer projeté mais encore toutes celles avoisinantes, ainsi que les cinq Provinces dont elles font partie, ont un intérêt local et provincial à ce que ces projets soient adoptés et promptement exécutés ;

5° Que les chemins de fer de l'État et ceux à exécuter par des compagnies particulières recevront, par l'exécution de mes projets, un accroissement sensible en voyageurs et en marchandises à

transporter, parce que le mouvement nouveau que mes lignes créeront dans un pays, neuf encore sous le rapport des voies de communication faciles et peu coûteuses, doit nécessairement s'étendre, modifier les habitudes locales, amener des besoins nouveaux et produire un élan vigoureux d'entreprises ayant pour but l'exploitation en grand de toutes les ressources locales.

Les négociations pour la réunion des capitaux nécessaires ont été confiées à MM. W. Chantrell, l'un des Concessionnaires et Directeur gérant du chemin de fer de la Flandre occidentale, et Piddington, de la Société du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse. Le concours de ces Messieurs offre les garanties les plus satisfaisantes sous ce rapport.

Je livre avec confiance mon projet à la publicité, avec la conviction que son étude et même sa critique, au point de vue des intérêts locaux et provinciaux, doivent en faire ressortir les avantages. Je n'ai pas la prétention de présenter une œuvre parfaite, je me borne à appeler l'attention et la bienveillance sur un travail utile.

Bruxelles, le 7 juillet 1848.

D. MARCHAL, *Ingénieur civil.*

NOTE.

Des études plus approfondies sur le terrain m'ont engagé à modifier mon premier tracé comme suit :

Ligne de Tirlemont à Châtelineau, par Gilly, et raccordement avec Gosselies :

Elle part de Tirlemont à la porte de Bosch, traverse les communes de Hoegaerde, Zetrud-Lummay, St-Jean-Geest, Jodoigne, Jodoigne-Souveraine, Dongelberg, Incourt, Opprebais, Malèves, Tourinnes-les-Ourdons, Orbais, Thorembais-St-Trond, Grand-lez-Sauvenières, Gembloux, Grand-Ménil, Corroy-le-Château, Sombreffe, Tongrinne, Ligny, Fleurus, Lambusart, Sartallet, Gilly et arrive à Châtelineau (sur la Sambre).

Un raccordement au chemin de fer de l'État, part de Fleurus, traverse les communes de Waigenies, Ransart, Jumet et Gosselies et vient aboutir à la station de ce nom.

Ligne de Tirlemont à Huy :

Elle s'embranché avec la précédente à Jodoigne, traverse les communes de Huppaye, Bomal, Autre-Église, Ramilies, Mont-St-André, Grand-Rosière, Boneffe, Wasseige, Embressin, Avin, Moxe, Ciplet, Avennes, Braive, Ville-en-Hesbaie, Fallais, Fumal, Marneffe, Hucorgne, Moha, Wanze et débouche au faubourg de Huy (sur la Meuse) par le ruisseau de la Méhaigne pour se raccorder au chemin de fer de Namur à Liège.

Ligne de Landen à Namur avec raccordement par Perwez, etc. :

Elle part de la station du chemin de fer de l'État, à Landen; traverse les communes de Landen, Overwinden, Walzbezt, Wamont, Wezeren, Houtain-l'Évêque, Montenacken, Troignée, Avernas-le-Baudouin, Bertrée, Poucet, Hannut, Thisnes, Crehen, Villers-le-Peuplier, Branchon, Boneffe, Tavier, Noville-sur-Méhaigne, Méhaigne, Longchamps, Upigny, St-Gernain. Dhuy, Meux, St-Denis, Bovesse, Rhisnes, St-Marc, St-Servais, et aboutit à Namur à la station du chemin de fer de l'État.

Un raccordement part de la commune de Noville-sur-Méhaigne, traverse celle de Perwez et vient rejoindre, à Sart-lez-Walhain, la ligne de Tirlemont à Châtelineau.

Bruxelles, le 12 août 1845.

D. MARCHAL, Ingénieur civil.