

PROJET
DE
CHEMIN DE FER

DESTINÉ A RELIER DIRECTEMENT LA VILLE D'ARLON
A MONTMÉDY, EN PASSANT PAR CHATILLON,
SAINT-LÉGER, ETHE, WIRTON, SAINT-
MARD, DAMPICOURT, HARNONCOURT
ET LAMORTEAU.

Mémoire avec cartes à l'appui du projet et demande
en concession adressée au département
des travaux publics.

PAR
M. Félix Martha et Cie.

FLEURUS
IMPRIMERIE DE FÉLIX OUDART.

1857.

PROJET
DE
CHEMIN DE FER

DESTINÉ A RELIER DIRECTEMENT LA VILLE D'ARLON
A MONTMÉDY, EN PASSANT PAR CHATILLON,
SAINT-LÉGER, ETHE, VIRTON, SAINT-
MARD, DAMPICOURT, HARNONCOURT
ET LAMORTEAU.

Mémoire avec cartes à l'appui du projet et demande
en concession adressée au département
des travaux publics,

PAR
M. Félix Martha et Cie.

FLEURUS.

IMPRIMERIE DE FELIX OUDART.

1857.

A MONSIEUR LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous avons l'honneur de vous transmettre ci-joint en triple expédition, comprenant sept feuilles de plans et profils, et avec mémoire à l'appui, le plan et le profil en long d'un projet de chemin de fer destiné à relier les villes d'Arlon et de Montmédy par la vallée du Ton, en traversant Chatillon, Saint-Léger, Ethe, Virton, Saint-Mard, Dampicourt, Harnoncourt et Lamorteau.

Le plan relatif à ce projet est dressé à l'échelle de 1:10000,

Le profil est pour les longueurs dressé à l'échelle de 1:2500, mais pour les hauteurs il est de 1:7000.

Parcours et Profil du Tracé.

La ligne projetée prendrait naissance à droite de la route d'Arlon à Chatillon, sur le prolongement de la Station d'Arlon.

Elle traverserait le Bassin de la Semoy, en passant à deux cents mètres derrière la ferme de Schoppach à droite de la route, pour s'engager dans la dépression de l'arête du versant méridional de la rive gauche de la Semoy, qui forme un plan incliné d'une étendue de cinq lieues environ jusqu'à Saint-Mard.

Puis, descendant entre les bois de Bartel-Busch et d'Arlon, en contournant ce dernier sur une longueur de deux mille mètres, pour se prolonger en ligne à peu près droite jusque dans la vallée du Ton à Chatillon, le tracé prendrait la rive gauche du cours d'eau jusqu'à Saint-Léger.

Après avoir traversé cette commune en suivant la direction du ruisseau, la ligne inclinant vers la gauche de la route, suivrait celle-ci, passerait le Ton en deux endroits, en-deçà et au de-là de la barrière N° 4, et reprendrait le rive gauche pour se diriger par Ethe jusqu'à Virton.

De Virton à Saint-Mard, la voie traverserait encore deux fois la rivière, de manière à laisser un espace suffisant pour établir une Station centrale le long de la chaussée. Entre Vieux-Virton et

Saint-Mard, elle passerait la Vire à deux cents mètres en amont du pont, suivrait la rive gauche des deux rivières réunies en longeant Dampicourt, Harnoncourt et Lamorteau, pour aboutir à la Chiers qu'elle traverserait à mille mètres de Torgny.

A partir de ce point, la ligne se continuant en France parallèlement à la Chiers, à deux cents mètres de distance, passerait la rivière dite L'hotin pour arriver à Montmédy et se raccorder au chemin de fer frontière de Metz à Lille, par Longuyon, Montmédy, Mézières, etc.

Le parcours que nous venons de décrire aurait un développement de trente-quatre kilomètres jusqu'à la frontière, et de six mille trois cents mètres depuis le pont de la Chiers jusqu'à Montmédy (station comprise.)

Il serait formé de trente-trois alignements droits comportant ensemble une longueur de 24440 mètres, raccordés par trente-deux alignements courbes en arcs de cercles tracés avec des rayons qui ne seraient pas moindres de 300 mètres, et dont le développement serait inférieur à la moitié du rayon.

La longueur développée de ces courbes serait de 15,860 mètres.

En ce qui concerne le profil en long, il présente entre Arlon et Saint-Léger des rampes d'une inclinaison de dix, douze et quatorze millimètres par

mètre, raccordées entre-elles par des paliers horizontaux d'une longueur d'environ 300 mètres.

Au-delà de ce point, jusqu'à Montmédy, les rampes ne dépasseraient pas quatre millimètres par mètre, et seraient également raccordées entre-elles par des paliers horizontaux variant en longueur de 250 à 300 mètres.

Quoiqu'il soit certainement possible de réduire encore ces inclinaisons lors de la construction, il est bon de remarquer qu'elles sont de beaucoup inférieures à celles qui ont été admises pour certaines lignes concédées; notamment pour les chemins de fer de Luxembourg, de Sambre-et-Meuse, et de Charleroy à Louvain. Du reste, on construit aujourd'hui des machines assez puissantes pour faire franchir des rampes de 0, 025 millimètres.

Bases pour les Évaluations.

Le chemin de fer serait établi à double voie; sa largeur en crête serait de 40^m au moins, dont 1^m,50 pour chacune des deux voies, et 2^m, 50 pour l'entrevoie.

L'acquisition des terrains et la construction des ouvrages d'art se feraient dès l'origine dans l'hypothèse de la double voie; mais la seconde voie ne serait posée que lorsque l'activité de la circulation en ferait reconnaître la nécessité.

La largeur en crête du chemin de fer, qui se composera provisoirement d'une simple voie, serait au moins de 4^m, 50 : il serait pourvu de gares d'évitement en nombre suffisant et convenablement distribuées.

Les rails pèseraient 35 kilos par mètre courant. Ils seraient du modèle dit, rails à pattes, fixés aux billes ou traverses par des coussinets attachés par des clous à pattes, et les abouts maintenus solidement par des éclisses à quatre boulons.

Quant aux billes du Rail-Way, elles seront d'essence de chêne, et auront les dimensions adoptées pour les lignes de l'état; on a compté qu'elles auraient dans la voie, un espacement moyen d'un mètre.

Ainsi que le montre le plan, il y aurait huit haltes ou Stations, dont les principales seraient : Arlon, Saint-Léger, Virton, Lamorteau et Montmédy.

Ces haltes ou stations, ainsi réparties pour le plus grand avantage du commerce, de l'industrie et des voyageurs, auraient des gares et des bâtiments pourvus du matériel et des accessoires de toute nature que réclame une exploitation active et régulière.

Détail Estimatif.

1 ^{re} Section. De la station d'Arlon à la station de Saint-Léger	14,000 ^m .
2 ^{me} Section. De la station de Saint-Léger à la station de Virton	11,000 ^m .
3 ^{me} S. De la station de Virton à la frontière.	9,000 ^m .
	<u>34,000^m.</u>
4 ^{me} Section. Du pont de la Chièrs à Montmédy (y compris la station)	6,300 ^m .
Total général.	<u>40,300^m.</u>

§ 1.

Acquisitions des Terrains, Indemnités, etc.

Assiette du chemin de fer, y compris excédants, dépendances du Rail-way, haltes, stations; indemnités pour emploi, récoltes, engrais; frais d'expertise, etc, et majoration éventuelle,

pour les trois sections Belges.	frs. 246,240.
pour la section française.	frs. 33,760.

§ 2.

Travaux de Terrassements.

Y compris frais de transport à la brouette, au camion et au waggon,

Pour les sections belges.	frs. 885,000
Pour la section française.	frs. 95,000

Travaux d'Art.

Y compris époussement, cintres, faux frais.

6 viaducs.	72,000	
Pont sur la Semoy.	17,000	
6 ponts sur le Ton.	88,000	
Pont sur la Vire.	30,000	
Pont d'Harnoncourt.	17,000	
Aqueducs.	53,000	
Pont de deux arches		
sur la Chiers.	22,000	22,000
	frs.	299,000

Pont sur L'hotin.	22,000	
Aqueducs. .	12,000	
	frs.	56,000

§ 4.

Gazonnement et perrés de soutènement dans les tranchées, auprès des terrains sujets à être inondés, et aux abords des divers ouvrages d'art

Pour les sections belges. frs. 40,000

Pour la section française. frs. 10,000

§ 5.

Dépenses des Stations et haltes.

Station d'Arlon	400,000
Halte de Chatillon.	15,000
Station de Saint-Léger	20,000
Halte d'Ette.	15,000
Station de Virton	100,000
Halte d'Harnoncourt	15,000
Station de Lamorteau avec bâtiments pour la douane.	65,000
	frs. 330,000

Station de Montmédy frs. 100,000

§ 6.

Dépenses de la Route.

Pavages aux passages à niveau, traverses, barrières, poteaux, bornes, heurtoirs, plantation des talus etc. frs. 125,000

Pour la Section française. frs. 25,000

§ 7.

Matériel d'exploitation.

5 Locomotives de 16 à 17 pouces. 350,000

20 Voitures de toutes classes pour voyag. 107,000

8 Waggons couverts et fermés, pour marchandises et bestiaux. 27,000

5 Waggons au bétail (ouverts). 12,500

20 » découverts pour marchandises à 5, 7 et 10 tonnes. 44,375

8 Waggons à équipages et à bois. 18,400

Machines diverses. 60,000
frs. 616,475

§ 8.

Rail-Way avec majoration de 10 kil. pour évitement, coussinets, boulons, éclisses, crossings, etc.

— Formation du coffre et des banquettes. — Pose de la voie. — Rigoles d'assèchement, etc.

Pour les sections belges. frs. 1,689,812

Pour la section française. frs. 288,188

§ 9

Intérêts à 4 % frs. 168,061, 24,318

§ 10.

Administration et Surveillance, frs. 215,000, 35,000

§ 11.

Rédaction du projet définitif et

dépenses diverses. frs. 120,000 20,000

§ 12.

Imprévus. frs. 197,000, 33,000

RÉCAPITULATION.

	Sect. Belges.	Sect. Française	Son. Tot.
§ 1 Acquisition de terrains, indemnités, etc.	216,240	33,760	250,000.
§ 2 Travaux de Terrasse-ments.	285,000	95,000	380,000.
§ 3 Ouvrages d'Art.	299,000	56,000	355,000.
§ 4 Gazonnements et per-rés, etc.	40,000	10,000	50,000.
§ 5 Dépandances des Sta-tions et haltes.	330,000	100,000	430,000.
§ 6 Dépandances de la route.	125,000	25,000	150,000.
§ 7 Matériel d'Exploitation.	616,475		616,475.
§ 8 Rail-Way.	1,689,812	288,188	1,978,000.
§ 9 Intérêts à 4 %.	168,061	24,318	192,379.
§ 10 Administration et sur-veillance.	215,000	35,000	250,000.
§ 11 Rédaction du projet définitif.	120,000	20,000	140,000.
§ 12 Dépenses Imprévues.	197,000	33,000	230,000.
Frs.	4,001,684	720,266	5,621,85.
Soit en nombre rond,			5,620,000.

Considérations sur l'utilité de la Ligne Projetée.

La richesse d'un arrondissement, d'une province, d'un État, prend un développement d'autant plus considérable que les moyens de communication, routes, canaux et chemins de fer se multiplient, deviennent plus rapides et moins coûteux. Dans un pays naturellement riche, ils ont pour conséquence immédiate de stimuler le travail, de faire surgir des industries nouvelles, de contribuer à l'extension de celles qui existent déjà, en procurant à la fois les matières premières à meilleur compte et en ouvrant des débouchés plus importants et plus nombreux.

Appelés à remplacer les autres voies de communication, les chemins de fer ne sont pas seulement une source d'augmentation de richesse; pour certains pays, ils deviennent une question d'existence.

Si cette vérité pouvait encore nécessiter une démonstration ou paraître quelque peu douteuse pour la province de Luxembourg, il suffirait de recourir au rapport de la Députation permanente de cette province, aux discussions de la Chambre des Représentants à propos de la concession du chemin de fer direct de Bruxelles à Arlon, et de constater ensuite à partir de l'époque à laquelle ces remarquables documents ont été produits,

l'augmentation progressive qui s'est manifestée dans les valeurs de toute espèce depuis que le chemin de fer dont s'agit a été décrété et se trouve en voie de construction.

C'est à la faveur de toutes ces considérations et en prenant pour guide l'expérience des faits accomplis, que nous demandons aujourd'hui de pouvoir relier par un chemin de fer l'arrondissement de Virton à la ligne de Bruxelles à Namur, Arlon, Luxembourg et Trèves d'un côté, et à la ligne de Montmédy à Sedan, Mézières, Rheims et Paris de l'autre.

Ainsi que nous le démontrerons, l'utilité de cette voie est à la fois générale et locale. Si l'on jette en effet les yeux sur la carte des chemins de fer, on voit immédiatement que cette ligne de raccordement deviendrait pour Arlon, Luxembourg, Trèves et Coblenz, le chemin le plus direct vers Sedan, Rheims et Paris. Elle contribuerait donc à desservir directement quatre pays, la Prusse par les provinces Rhénanes, le Grand-Duché, la Belgique et la France.

D'un autre côté, s'il est une localité qui par sa population, la fertilité naturelle du sol et la richesse intérieure de la terre est en droit de réclamer dans son intérêt, et dans l'intérêt général, une voie ferrée pour se relier aux grands centres de con-

sommatation, c'est sans contredit l'arrondissement de Virton.

I. Agriculture.

Au point de vue agricole, il est le plus riche et le plus important de toute la province. Son terrain est favorable à toute espèce de culture. Etalle, Virton, Messancy et Arlon sont les seuls cantons où la culture du froment aît une importance réelle. Les produits de cette culture sont dirigés par axe et sur essieu avec des frais de transport considérables vers un seul débouché qui est Arlon.

Ce marché deviendra bientôt accessible aux grains de l'intérieur du pays et du Grand-Duché; l'arrondissement de Virton n'aura-t-il pas alors à supporter une concurrence contre laquelle ses efforts resteront impuissants? Le seul moyen de prévenir cette position éminemment désavantageuse, c'est de le relier au tronc central par le chemin de fer projeté.

Par la réduction des frais de transport, l'arrondissement de Virton pourra également se procurer à plus bas prix la chaux, le plâtre, et les autres engrais pulvérulents qui lui sont indispensables; et l'agriculture y prendra aussitôt un nouvel essor et étendra ses conquêtes sur les terrains actuellement boisés ou laissés en bruyère.

A l'appui des considérations qui précèdent et pour justifier plus complètement l'importance de la question agricole, nous croyons utile de reproduire le tableau suivant, dressé d'après la statistique générale de 1846 et publié par la députation permanente de la province (voir annexe).

II. Commerce et Industrie.

L'arrondissement de Virton a une importance commerciale et industrielle que l'on ne pourrait méconnaître et qui est appelée à l'élever à un haut degré de prospérité par l'exploitation de la ligne projetée.

A. — Bois et Forêts.

Les bois et forêts qui occupent une superficie d'environ 31,968 hectares, fournissent au commerce, du bois de construction, du bois de chauffage, des charbons de bois et des écorces à tan pour des sommes considérables.

Cette branche de commerce mérite une attention toute spéciale; pour le prouver, il nous suffira de rappeler qu'en 1853 les 36 communes formant l'arrondissement de Virton, ont réalisé, sur les produits de leurs bois, sans compter ce qui a été délivré en nature, une somme de 198,576 francs 34 centimes, se répartissant comme suit :

Coupes ordinaires dans les 36 communes	frs.	151,848 89
--	------	------------

Coupes extraordinaires dans 8 communes seulement. frs. 46,727 42

Les considérations que l'on a si souvent fait valoir pour expliquer l'infériorité relative du prix des céréales et du bétail sur le marché d'Arlon, peuvent s'appliquer avec non moins de raison à la valeur actuelle des bois de construction. Dès que les moyens de transport seront rendus plus faciles et moins coûteux, le mètre cube de bois de construction qui se vend aujourd'hui de 30 à 40 francs, subira une hausse rapide et tendra d'autant plus à se rapprocher de la moyenne de 120 francs (prix dans l'intérieur du pays) que le bois du Luxembourg est d'une qualité supérieure.

B. — Marne.

L'établissement de voies ferrées dans le Luxembourg, devant amener pour conséquence inévitable l'application à l'agriculture de la spéculation industrielle, le défrichement sera entrepris sur une vaste échelle et les importants gisements de marne que l'on rencontre dans l'arrondissement de Virton, seront de même que la chaux, l'objet d'un commerce très-étendu vers l'intérieur de la province et vers le nord de la France.

C. — Tanneries, Briqueteries, Scleries, Brasseries.

Les tanneries forment aussi une des industries les plus considérables de l'arrondissement de

Virton. Elles sont au nombre de 19. Dans l'état actuel, par suite de la difficulté des communications, on ne peut travailler que les matières premières fournies par la localité.

Le chemin de fer projeté facilitant les approvisionnements à l'extérieur, augmentera dans une proportion notable le nombre des produits fabriqués, et leur procurera en même temps un double écoulement, à l'intérieur du pays par la ligne du Luxembourg, et à l'étranger par Montmédy.

Les mêmes considérations sont en tous points applicables aux 7 briqueteries, aux 10 scieries et aux 30 brasseries que possède en outre l'arrondissement de Virton.

D. — Métallurgie.

Le chemin de fer assurerait sur son parcours un moyen de transport rapide et économique aux matières premières et aux produits des établissements métallurgiques.

Il serait appelé à desservir :

6 hauts fourneaux ,

3 forges ,

5 usines à ouvrir le fer .

13 clouteries ,

158 maréchaux ferrants ,

89 serruriers, et à effectuer tous les transports des minerais du pays de Virton, vers les usines du département des Ardennes, qui consom-

utilité incontestable de raccorder l'arrondissement de Virton à l'artère principale.

Arrondissement.	Population 1846	Nombre d'Électeurs.				Recensement de 1857.	
		1846	1850	1855	1856	Population.	Nombre d'Électeurs
Arlon.	25540	439	585	560	593	28211	573
Bastogne.	31100	455	519	448	570	34381	550
Marche.	36594	322	418	454	515	40881	518
Neufchateau.	44740	407	573	565	698	49239	775
Virton.	41353	476	625	666	735	43927	731

IV. Trafic Présumé.

Le trafic présumé sur le chemin de fer projeté, se composera :

- A. Du mouvement intérieur des voyageurs, bagages et marchandises entre Montmédy et les stations intermédiaires, ou en destination pour la France, le Grand-Duché, l'Allemagne et vice-versa.
- B. D'une grande partie du mouvement de transit des voyageurs, bagages, et marchandises entre ces mêmes pays.
- C. Du transport des minerais de fer, des pierres de taille, de la chaux et de la marne, des argiles, des bois de toute nature et de tout usage, du bétail, des productions du sol, telles que grains, céréales, etc, fruits, produits maraichers dont Arlon est dépourvu.
- D. Du transport de la houille, pour les diverses industries et pour 10,030 feux que possède l'arrondissement de Virton. (2 1/2 tonnes de houille en moyenne par industrie. — 3 tonnes par feu.)
- E. Du transport de la houille vers le département des Ardennes dont la consommation annuelle est de 54,000 tonnes.
- F. Du transport du plâtre du Luxembourg vers le nord de la France, denrées coloniales, vins de France, spiritueux, etc.

cependant que les chiffres sur lesquels nous nous sommes basés ont été empruntés au consciencieux rapport fait par la députation permanente sur le chemin de fer du Luxembourg, et que par conséquent il n'est pas permis d'en suspecter l'exactitude.

Peut-être nous objectera-t-on que la députation elle-même a pu se tromper et exagérer le chiffre des recettes prévues; quoique cette supposition soit difficile à admettre: si elle se trouvait vraie, si nos revenus étaient inférieurs même de 25 %, à ceux que nous sommes en droit d'espérer, il nous resterait encore près de 12 % d'intérêt.

Comme notre tracé rencontre peu d'obstacles naturels, que nous n'avons à traverser ni montagnes, ni cours d'eau de grande largeur, nos travaux d'art seront peu nombreux et nos terrassements faciles; nous n'avons donc pas à craindre une aggravation de dépenses résultant d'accidents ou de difficultés d'exécution impossibles à prévoir aujourd'hui.

Si nous rencontrons des obstacles fortuits, ils ne pourront être sérieux et jamais ils ne seront de nature à augmenter d'un quart le prix de revient de nos travaux.

Or, en admettant même toutes les circonstances les plus défavorables dans la construction et une exagération très-forte dans la supputation des recettes, ces deux causes réunies seraient impuis-

santes à nous enlever 50 % des bénéfices.

Il nous resterait donc au moins un intérêt de 7 1/2 %, taux plus que suffisant pour attirer les capitaux nécessaires, et nous permettre de terminer rapidement une voie appelée à rendre les plus grands services à l'arrondissement de Virton, à la province de Luxembourg et au pays tout entier.

Demande en Concession.

Les observations qui précèdent justifient suffisamment la nécessité de relier l'arrondissement de Virton aux grands tronçons de chemins de fer; elles prouvent de plus, que la voie projetée réunit des éléments nombreux de prospérité.

En conséquence, nous avons l'honneur de solliciter, Monsieur le Ministre, la concession du chemin de fer préindiqué, jusqu'à la frontière française, aux conditions ci-après :

- 1° Concession de quatre-vingt-dix années qui prendront cours à dater de la mise en exploitation de la ligne jusqu'à la frontière française; l'achèvement des travaux serait constaté par les ingénieurs de l'état;
- 2° Autorisation de créer une société anonyme pour la construction et l'exploitation dudit chemin et éventuellement de ses embranchements, et le pouvoir de les exploiter par sections au fur et à mesure de leur achèvement;

- 3° Autorisation de faire les transports de toute nature en appliquant le tarif de l'état ou le tarif de la compagnie du Luxembourg;
- 4° Le chemin de fer sera achevé dans un délai de trois années à dater du jour de la concession ;
- 5° Toute fraction de kilomètre sera perçue comme un kilomètre entier au profit des concessionnaires ;
- 6° Les matériaux nécessaires à la construction et à l'exploitation du chemin de fer seront de provenance belge ;
- 7° Garantie par l'état d'un minimum d'intérêt de 4% .

Telles sont, Monsieur le Ministre, les propositions que nous avons l'honneur de vous transmettre pour la concession demandée ; nous ôsons espérer que vous les accueillerez favorablement, et qu'après nous avoir donné avis du dépôt des documents relatifs à ce projet, vous voudrez bien le faire soumettre à l'enquête dans le plus bref délai.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre plus haute considération.

Charleroi, le 15 Juin 1857.

Les Demandeurs en Concession :

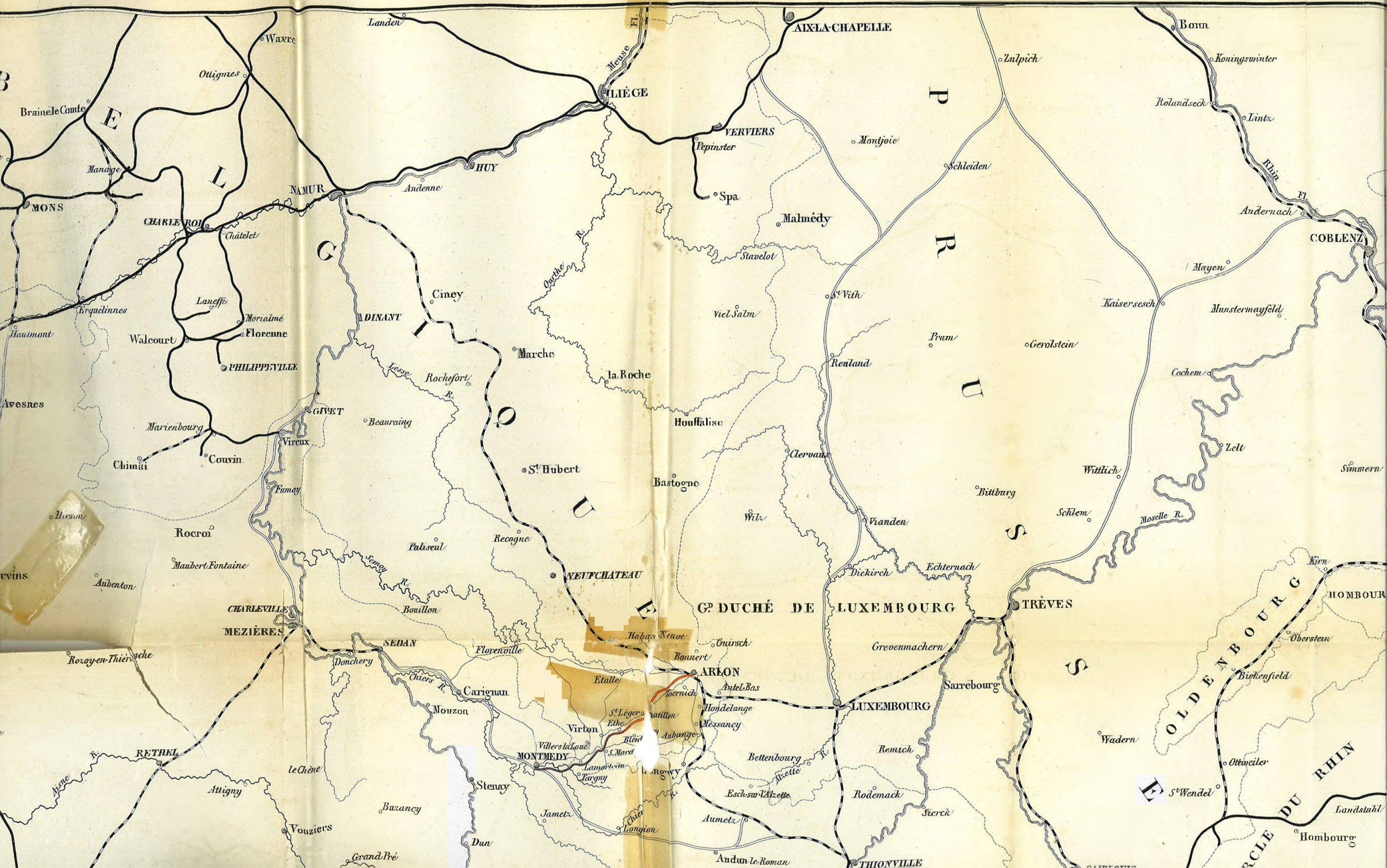
Signé : FÉLIX MARTHA et C^{ie}.

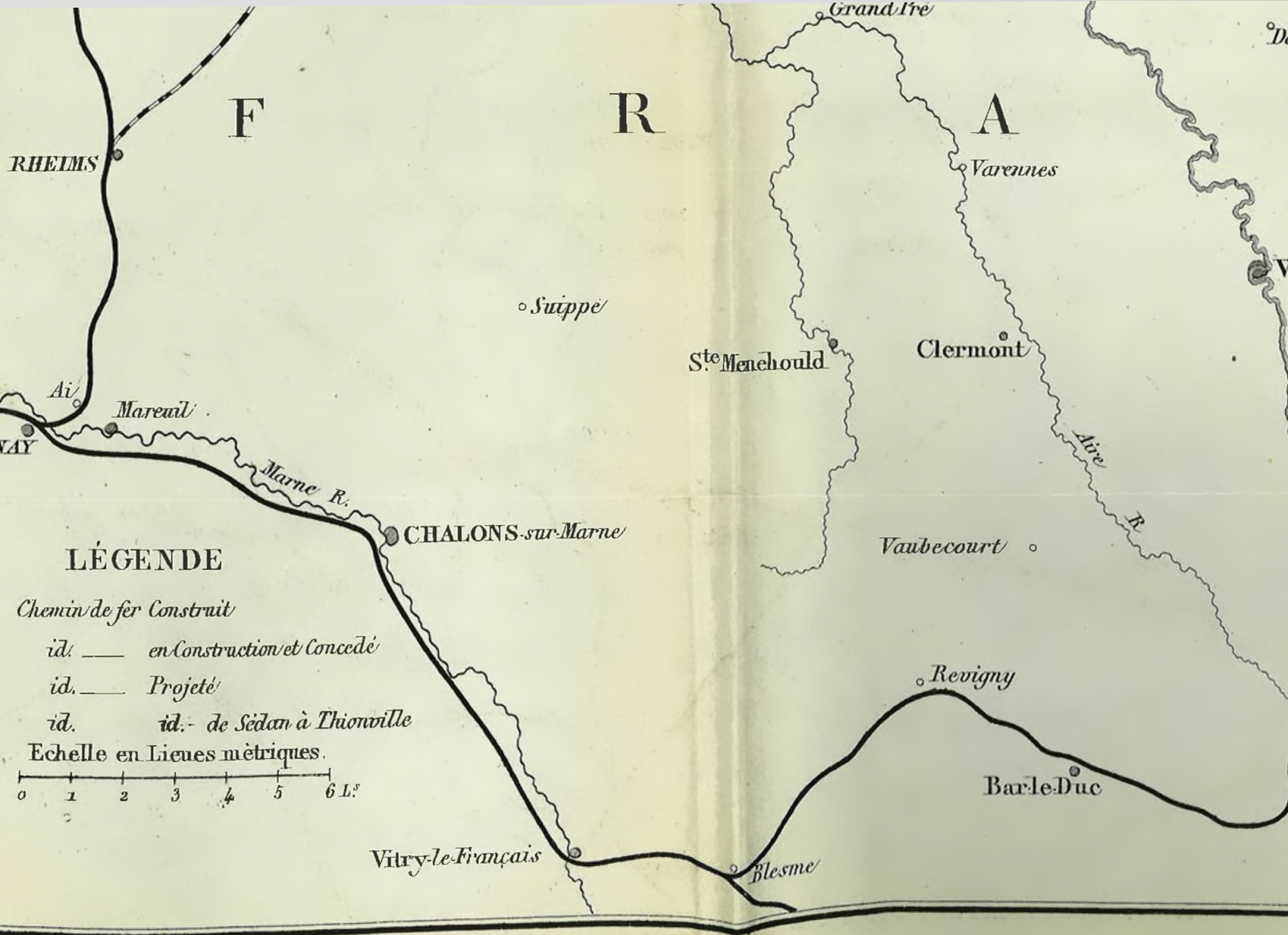
Tableau présentant l'état comparatif de la Culture dans la Province de Luxembourg.

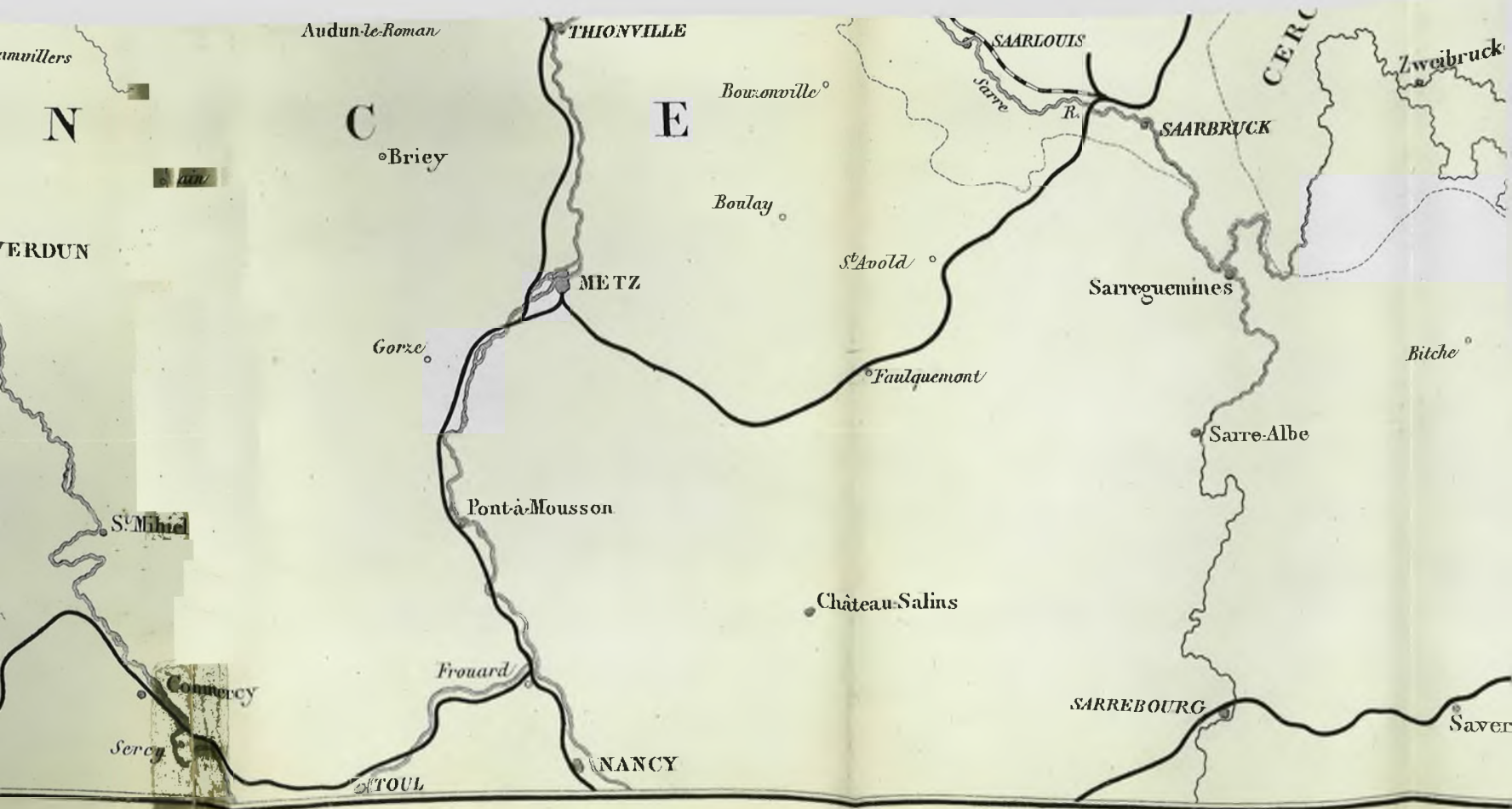
CANTONS de	Froment.		Epeautre.		Météil.		Seigle.		Orge.	Avoine.		Pois et Vescs.		Sarrazin.		Pommes de Terre.		Prairies Naturelles.	Bois et Taillis.	Buyères et Terres Vagues.	Valeur des Terrains par hectare.				
	Etendue des Cultures. Hectares.	Produit moyen Hectolitres.	Hectares.	Produit.	Hectares.	Produit.	Hectares.	Produit.		Hectares.	Produit.	Hectares.	Produit.	Hectares.	Produit.	Hectares.	Produit.	Hectares	Hectares	Hectares	Prairies.	Terres	Terres		
																					Labourables	Sartables.			
Marche.	6	175	1149	34539	112	3303	220	4270	42	1325	35613	43	449	»	»	285	29255	1696	4537	14402	2150	—	1050	—	145
Nassogne.	3	59	182	7830	254	6796	193	2710	39	533	18335	40	618	»	»	242	31557	1193	5141	4102	1540	—	890	—	130
Saint-Hubert.	30	70	»	»	»	»	517	9768	59	885	30139	»	»	»	»	373	82589	2215	7066	13292	1465	—	875	—	135
Wellin.	16	314	377	9314	136	3204	266	4757	11	717	16973	7	38	»	»	203	27031	1125	8639	5158	2215	—	935	—	195
Paliseul.	2	17	»	»	»	»	558	7594	1	1024	24925	»	»	»	»	370	60846	2506	4314	9276	1385	—	625	—	145
Bouillon.	8	106	»	»	76	30	528	7 98	»	672	17409	»	»	5	287	310	73080	1685	8352	4792	1040	—	720	—	140
Neufchateau.	23	466	»	»	»	»	663	13286	779	1286	32419	»	»	»	»	587	129000	3061	7603	15249	1685	—	715	—	130
Sibret.	»	»	»	»	»	»	558	8771	9871	1038	22168	»	»	»	»	508	83121	2607	5813	14280	620	—	425	—	80
Florenville.	587	7314	23	307	712	9631	3 13	4564	14041	1503	24742	45	530	6	82	689	114549	2587	13339	380	1325	—	1015	—	210
Etalle.	821	9586	»	»	934	11474	849	9226	17631	1899	33753	120	1324	98	1240	1098	147454	3926	8933	8491	1160	—	840	—	165
Virton.	1694	18920	»	»	1071	11855	768	7981	61634	1782	27472	105	1022	28	344	1002	122304	2485	8254	698	2940	—	1685	—	»
Fauvillers.	»	»	»	»	»	»	481	8967	24	538	18628	1	7	»	»	293	58671	1101	1729	4875	1780	—	765	—	150
Arlon.	354	5453	»	»	1356	21440	337	4815	171	1429	28513	100	1120	68	996	763	145480	2234	4250	3000	1940	—	1090	—	215
Messancy.	970	13028	»	»	863	13832	34	620	191	1260	26190	80	1151	8	108	476	90789	1404	2190	480	2000	—	815	—	150

CARTE DES CHEMINS DE FER DU LUXEMBOURG ET DE LA FRONTIÈRE DE FRANCE

Entre la Meuse et la Moselle.







umvillers

N

ERDUN

Audun-le-Roman

THIONVILLE

C

Brécy

E

Bouzonville

Boulay

METZ

Gorze

St Avold

Faulquemont

Pont-à-Mousson

S. Mihiel

Commercy

Sercy

Frouard

TOUL

NANCY

Château-Salins

SAARLOUIS

Sarre

R.

SAARBRUCK

CERC

Zweibruck

Sarreguemines

Bitche

Sarre-Albe

SARREBOURG

Saver